

SOCIÉTÉ DES NATIONS

*Recueil des Traités et des Engagements
internationaux enregistrés par le Secrétariat
de la Société des Nations.*

LEAGUE OF NATIONS

Treaty Series

*Publication of Treaties and International Engagements
Registered with the Secretariat of the
League of Nations.*

SOCIÉTÉ DES NATIONS

Recueil des Traités

*et des Engagements internationaux enregistrés par le
Secrétariat de la Société des Nations*

VOLUME LXVI

1927-1928

NUMÉROS 1, 2, 3 et 4

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
N° 1524. — Allemagne et France :	
Avenant à l'Accord commercial provisoire et aux Arrangements économiques conclus entre les deux pays, avec protocole de signature, signés à Paris, le 31 mars 1927, et échange de notes de la même date; ainsi qu'un échange de notes du 18 mars 1927 et un protocole relatif à ce dernier, signé à Paris, le 31 mars 1927	7
N° 1525. — Empire britannique, France, Italie, Japon et Bulgarie :	
Accord aéronautique en vue d'assurer l'application de l'article 89 du Traité de Neuilly. Fait à Paris, le 31 mars 1927	59
N° 1526. — Autriche et Lettonie :	
Echange de notes comportant un accord tendant à la suppression du visa des passeports pour les citoyens des deux États dans les relations réciproques. Varsovie, le 30 juin 1927	97
N° 1527. — Allemagne et Pays-Bas :	
Convention d'arbitrage et de conciliation avec protocole final. Signée à La Haye, le 20 mai 1926	103
N° 1528. — Danemark et Pays-Bas :	
Convention provisoire concernant la navigation aérienne. Signée à La Haye, le 23 juillet 1926	133
N° 1529. — Estonie, Lettonie et Union des Républiques soviétistes socialistes :	
Convention relative au trafic ferroviaire direct des voyageurs et des marchandises, avec protocole de clôture. Signés à Riga, le 29 octobre 1925	147

LEAGUE OF NATIONS

Treaty Series

*Publication of Treaties and International Engagements
registered with the Secretariat of the League of Nations.*

VOLUME LXVI

1927-1928

NUMBERS 1, 2, 3 and 4

TABLE OF CONTENTS

— — —

	Pages
No. 1524. — Germany and France :	
Supplementary Agreement to the Provisional Commercial Agreement and to the Economic Arrangements concluded between the two Countries, with Protocol of Signature, signed at Paris, March 31, 1927, and Exchange of Notes of the same Date, as well as an Exchange of Notes dated March 18, 1927, and a Protocol relating to the latter, signed at Paris, March 31, 1927	7
No. 1525. — British Empire, France, Italy, Japan and Bulgaria :	
Agreement on Aerial Navigation with a view to the Application of Article 89 of the Treaty of Neuilly. Done at Paris, March 31, 1927	59
No. 1526. — Austria and Latvia :	
Exchange of Notes constituting an Agreement for the Suppression of Passport Visas for the Nationals of the two States in their mutual Relations. Warsaw, June 30, 1927	97
No. 1527. — Germany and The Netherlands :	
Convention of Arbitration and Conciliation, with Final Protocol. Signed at The Hague, May 20, 1926	103
No. 1528. — Denmark and The Netherlands :	
Provisional Convention concerning Aerial Navigation. Signed at The Hague, July 23, 1926	133
No. 1529. — Estonia, Latvia and Union of Socialist Soviet Republics :	
Convention relating to the through Railway Traffic of Passengers and Goods, with Final Protocol. Signed at Riga, October 29, 1925	147

	Pages
N° 1530. — Norvège et Pologne :	
Traité de commerce et de navigation, avec protocole final, signés à Varsovie, le 22 décembre 1926, et échange de notes relatif à l'adhésion de la Ville libre de Dantzig à ce traité, Oslo, les 23 et 28 décembre 1927	359
N° 1531. — Finlande et France :	
Arrangement relatif à la caution <i>judicatum solvi</i> . Signé à Paris, le 20 janvier 1927	381
N° 1532. — Finlande et Tchécoslovaquie :	
Convention de commerce et de navigation, avec protocole de signature. Signés à Helsinki, le 2 mars 1927	385
N° 1533. — Allemagne et Finlande :	
Echange de notes comportant un accord relatif à l'abolition des visas des passeports pour les citoyens des deux Etats. Helsinki, le 14 mai 1927	403
N° 1534. — Estonie et Finlande :	
Echange de notes comportant un accord relatif à l'abolition des visas des passeports pour les citoyens des deux Etats. Helsinki, le 17 mai 1927	411
N° 1535. — Autriche et Finlande :	
Echange de notes comportant un accord relatif à l'abolition des visas des passeports pour les citoyens des deux Etats. Vienne, le 21 juillet 1927	419
N° 1536. — Chine et Suisse :	
Arrangement au sujet du trafic des stupéfiants entre les deux pays. Signé à Berne, le 12 avril 1927	427

	Pages
No. 1530. — Norway and Poland :	
Treaty of Commerce and Navigation, with Final Protocol, signed at Warsaw, December 22, 1926, and Exchange of Notes regarding the Accession of the Free City of Danzig to this Treaty, Oslo, December 23 and 28, 1927	359
No. 1531. — Finland and France :	
Agreement regarding the Question of Security for Costs <i>cautio judicatum solvi</i> . Signed at Paris, January 20, 1927... ..	381
No. 1532. — Finland and Czechoslovakia :	
Convention of Commerce and Navigation, with Protocol of Signature. Signed at Helsinki, March 2, 1927	385
No. 1533. — Germany and Finland :	
Exchange of Notes constituting an Agreement relating to the Abolition of Passport Visas for the Nationals of the two States. Helsinki, May 14, 1927	403
No. 1534. — Estonia and Finland :	
Exchange of Notes constituting an Agreement relating to the Abolition of Passport Visas for the Nationals of the two States. Helsinki, May 17, 1927	411
No. 1535. — Austria and Finland :	
Exchange of Notes constituting an Agreement relating to the Abolition of Passport Visas for the Nationals of the two States. Vienna, July 21, 1927	419
No. 1536. — China and Switzerland :	
Agreement with regard to the Traffic in Narcotic Drugs between the two Countries. Signed at Berne, April 12, 1927	427

ALLEMAGNE ET FRANCE

Avenant à l'Accord commercial provisoire et aux Arrangements économiques conclus entre les deux pays, avec protocole de signature, signés à Paris, le 31 mars 1927, et échange de notes de la même date, ainsi qu'un échange de notes du 18 mars 1927 et un protocole relatif à ce dernier. Signé à Paris, le 31 mars 1927.

GERMANY AND FRANCE

Supplementary Agreement to the Provisional Commercial Agreement and to the Economic Arrangements concluded between the two Countries, with Protocol of Signature, signed at Paris, March 31, 1927, and Exchange of Notes of the same Date, as well as an Exchange of Notes dated March 18, 1927, and a Protocol relating to the latter. Signed at Paris, March 31, 1927.

TEXTE ALLEMAND. — GERMAN TEXT.

N^o 1524. — ZUSATZABKOMMEN ¹ ZU DEM VORLÄUFIGEN HANDELS-
ABKOMMEN UND DEN WIRTSCHAFTLICHEN VEREINBARUNGEN
ZWISCHEN DEUTSCHLAND UND FRANKREICH, GEZEICHNET
IN PARIS AM 31. MÄRZ, 1927.

*Textes officiels allemand et français communiqués par le consul général d'Allemagne à Genève.
L'enregistrement de cet avenant a eu lieu le 26 août 1927.*

DER DEUTSCHE REICHSPRÄSIDENT und DER PRÄSIDENT DER FRANZÖSISCHEN REPUBLIK haben in dem Bestreben, die Handelsbeziehungen zwischen den beiden Ländern bis zum Abschluss eines endgültigen Handelsvertrags weiter zu fördern, beschlossen, dieses Zusatzabkommen abzuschließen, und haben zu ihren Bevollmächtigten ernannt :

DER DEUTSCHE REICHSPRÄSIDENT :

den Deutschen Botschafter in Paris, Leopold VON HOESCH,

DER PRÄSIDENT DER FRANZÖSISCHEN REPUBLIK :

den Minister für Auswärtige Angelegenheiten, Aristide BRIAND und
den Minister für Handel, Gewerbe, Post und Telegraphie, Maurice BOKANOWSKI,

die nach gegenseitiger Mitteilung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten die nachstehenden Vereinbarungen getroffen haben :

Artikel 1.

Die in Liste A aufgeführten Erzeugnisse des französischen Zollgebiets geniessen bei ihrer Einfuhr in das deutsche Zollgebiet die in dieser Liste festgesetzten Vergünstigungen.

Die Bestimmung des Absatzes 1 findet keine Anwendung auf Erzeugnisse, die vor dem Inkrafttreten dieses Zusatzabkommens auf Zolllager im deutschen Zollgebiet oder in deutsche Zollausschlüsse verbracht worden sind.

Artikel 2.

Die in Liste B aufgeführten Erzeugnisse deutschen Ursprungs und deutscher Herkunft geniessen bei ihrer Einfuhr in das französische Zollgebiet die in dieser Liste festgesetzten Vergünstigungen sowohl hinsichtlich der Zollsätze als auch hinsichtlich aller Zuschläge und Erhöhungskoeffizienten, die Frankreich anwendet oder in Zukunft anwenden könnte.

¹ Entrée en vigueur le 11 avril 1927.

N^o 1524. — AVENANT¹ A L'ACCORD COMMERCIAL PROVISOIRE ET AUX ARRANGEMENTS ÉCONOMIQUES CONCLUS ENTRE L'ALLEMAGNE ET LA FRANCE. SIGNÉ A PARIS, LE 31 MARS 1927.

German and French official texts communicated by the German Consul-General at Geneva. The registration of this Agreement took place August 26, 1927.

LE PRÉSIDENT DU REICH ALLEMAND et LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE, animés du désir de développer les relations commerciales entre les deux pays jusqu'à la conclusion d'une convention définitive ont décidé à cet effet de conclure le présent avenant ci-après et ont désigné comme plénipotentiaires :

D'une part :

LE PRÉSIDENT DU REICH ALLEMAND :

M. Léopold VON HOESCH, ambassadeur d'Allemagne à Paris ;

D'autre part :

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE :

M. Aristide BRIAND, ministre des Affaires étrangères ; et

M. BOKANOWSKI, ministre du Commerce, de l'Industrie, des Postes et Télégraphes,

Qui, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, lesquels ont été reconnus en bonne et due forme, ont convenu des dispositions suivantes :

Article premier.

Les produits du territoire douanier français, énumérés à la liste A ci-annexée bénéficieront, à leur importation sur le territoire douanier allemand, des avantages fixés à ladite liste.

Les dispositions de l'alinéa 1 ne s'appliquent pas aux produits mis en entrepôt sur le territoire douanier allemand ou importés dans les zones franches de l'Allemagne avant la mise en vigueur du présent avenant.

Article 2.

Les produits originaires et en provenance d'Allemagne énumérés à la liste B ci-annexée jouiront, à leur importation sur le territoire douanier français, des avantages fixés à ladite liste, tant en ce qui concerne les droits de douane que toutes surtaxes ou coefficients de majoration que la France applique ou pourrait appliquer à l'avenir.

¹ Came into force April 11, 1927.

Die in Liste B aufgeführten Erzeugnisse, auf die gemäss Absatz 1 der Minimaltarif Anwendung findet, geniessen dadurch die Meistbegünstigung.

Die in Liste B aufgeführten prozentualen Abschläge vom Generaltarife bleiben die gleichen, wie auch immer Zollsätze, Zuschläge oder Koeffizienten, die Frankreich während der Dauer des gegenwärtigen Abkommens einführen könnte, erhöht oder erniedrigt werden sollten.

Die in Liste B bezeichneten Kontingente treten zu den Kontingenten der gleichen Erzeugnisse hinzu, die in den durch das Protokoll¹ vom 16. Februar 1927 und den nachstehenden Artikel 6 verlängerten früheren Abkommen und Vereinbarungen festgesetzt worden sind.

Artikel 3

Auf die in Liste C aufgeführten Erzeugnisse findet bei ihrer Einfuhr in das französische Zollgebiet innerhalb der in dieser Liste vorgesehenen Kontingente der Minimaltarif des gegenwärtig geltenden französischen Zolltarifs Anwendung.

Diese Erzeugnisse geniessen den gegenwärtig geltenden Minimaltarif auch dann, wenn sie nach Ablauf dieses Zusatzabkommens eingeführt werden. Wenn zur Zeit ihrer Einfuhr ein neuer Minimaltarif im französischen Zollgebiet zur Anwendung kommen sollte, wird die Französische Regierung das Parlament ersuchen, alle notwendigen Massnahmen zu treffen, um die Einfuhr der genannten Erzeugnisse unter den bei Unterzeichnung des vorliegenden Zusatzabkommens in Kraft befindlichen Bedingungen zu ermöglichen.

Artikel 4.

Hinsichtlich der in Liste B aufgeführten Erzeugnisse wird vereinbart, dass die in dieser Liste vorgesehenen Zollsätze, Zuschläge und Koeffizienten nur in dem Ausmass erhöht werden dürfen, in dem der französische amtliche Index der Grosshandelspreise steigt, jedoch auch in diesem Falle nur dann, wenn die Preissteigerung mindestens 20 v. H. gegenüber dem Index des dem Inkrafttreten dieses Zusatzabkommens vorangehenden Monats beträgt.

Artikel 5.

Auf die in Artikel 1, 2, 3 genannten Erzeugnisse finden die Bestimmungen der Artikel 4, 5, 6, 13, 14 des vorläufigen Handelsabkommens vom 5. August 1926 Anwendung.

Artikel 6.

Das vorläufige Handelsabkommen und die wirtschaftlichen Vereinbarungen zwischen Deutschland und Frankreich, die durch das Protokoll vom 16. Februar 1927 verlängert worden sind, nämlich :

das vorläufige Handelsabkommen zwischen Deutschland und Frankreich vom 5. August 1926,

die Vereinbarung zwischen Deutschland und Frankreich über den Warenaustausch zwischen Deutschland und dem Saarbeckengebiet vom 5. August 1926 und

die Vereinbarung² zwischen Deutschland und Frankreich vom 6. November 1926 über den Austausch von Erzeugnissen einiger deutscher und saarländischer Industrien

bleiben bis zu dem im folgenden Artikel auf den 30. Juni festgesetzten Ablauf dieses Zusatzabkommens in Kraft.

¹ Vol. LXII, page 195, de ce recueil.

² Vol. LXII, page 155, de ce recueil.

Les produits énumérés à la liste B qui bénéficient, conformément à l'alinéa 1, du tarif minimum, jouiront par la même du traitement de la nation la plus favorisée.

Les pourcentages de réduction sur le tarif général énumérés à la liste B resteront les mêmes, quelles que soient les majorations ou réductions de droits, surtaxes ou coefficients que la France pourrait instituer pendant la durée du présent avenant.

Les contingents fixés à la liste B s'ajoutent à ceux qui pour les mêmes produits ont été établis aux termes des accords et arrangements antérieurs prorogés en vertu du Protocole¹ du 16 février 1927 et de l'article 6 ci-après.

Article 3.

Les produits énumérés à la liste C ci-annexée bénéficieront à leur importation sur le territoire douanier français, dans la limite des contingents qui y sont prévus, des droits du tarif minimum français actuellement en vigueur.

S'ils sont importés après l'expiration du présent avenant, ils continueront à bénéficier du tarif minimum actuellement en vigueur et si, à l'époque de leur importation, un nouveau tarif minimum était appliqué sur le territoire douanier français, le Gouvernement français demandera au Parlement de prendre toutes mesures nécessaires pour que lesdits produits puissent être importés au bénéfice du régime en vigueur au moment de la signature du présent avenant.

Article 4.

En ce qui concerne les produits énumérés à la liste B ci-annexée, il est entendu que les droits de douane, surtaxes et coefficients prévus à ladite liste ne pourront être soumis à des majorations que dans la proportion de la majoration de l'index officiel français des prix de gros ; toutefois, cette majoration ne pourra intervenir qu'après une majoration de l'index de gros d'au moins 20 % par rapport à l'index du mois précédent la mise en vigueur du présent avenant.

Article 5.

Les articles 4, 5, 6, 13, 14 de l'Accord commercial provisoire du 5 août 1926 s'appliquent également aux produits visés aux articles 1, 2 et 3.

Article 6.

L'Accord commercial provisoire et les arrangements économiques conclus entre l'Allemagne et la France qui ont fait l'objet du Protocole de prorogation du 16 février 1927, à savoir :

L'Accord commercial provisoire entre l'Allemagne et la France du 5 août 1926,

L'Arrangement conclu entre l'Allemagne et la France au sujet des échanges commerciaux du territoire du Bassin de la Sarre avec l'Allemagne du 5 août 1926 ; et

L'Arrangement² germano-français du 6 novembre 1926 relatif à l'échange des produits de certaines industries allemandes et sarroises,

restent en vigueur jusqu'à l'expiration du présent avenant, qui aux termes de l'article suivant est fixée à la date du 30 juin 1927.

¹ Vol. LXII, page 195, of this Series.

² Vol. LXII, page 155, of this Series.

Dementsprechend werden die Zusatzmengen der Kontingente für den Monat Juni 1927 auf $\frac{1}{6}$ der im vorläufigen Handelsabkommen vom 5. August 1926 und der in der Vereinbarung über den Warenaustausch zwischen Deutschland und dem Saarbeckengebiet vom 5. August 1926 vorgesehenen Kontingente sowie auf $\frac{1}{12}$ der in der Vereinbarung zwischen Deutschland und Frankreich vom 6. November 1926 über den Austausch von Erzeugnissen einiger deutscher und saarländischer Industrien vorgesehenen Kontingente festgesetzt. Diese Zusatzmengen werden unter den in den genannten Abkommen und Vereinbarungen vorgesehenen Bedingungen gewährt, ohne dass dadurch die Ausnutzung der bisher festgesetzten und noch nicht in Anspruch genommenen Mengen während des Monats Juni ausgeschlossen wird.

Das vorläufige Handelsabkommen und die wirtschaftlichen Vereinbarungen, die in diesem Artikel aufgeführt sind, werden, gemäss den Bestimmungen der beigefügten Liste D abgeändert. Diese Bestimmungen treten für die anzuwendenden Zollsätze und die Verzollung der Waren mit dem 11. April 1927 und für die Berechnung der Kontingente mit dem 1. April 1927 in Kraft.

Artikel 7.

Dieses Zusatzabkommen tritt am 11. April 1927 in Kraft und endet mit Ablauf des 30. Juni 1927. Es soll ratifiziert werden, und die Ratifikationsurkunden sollen so bald wie möglich in Paris ausgetauscht werden.

Falls die Französische Regierung dieses Zusatzabkommen auf Grund der ihr gesetzlich verliehenen Vollmachten vor der Ratifizierung in Kraft setzen sollte, verpflichtet sie sich, das Abkommen dem Parlament vor dem 15. Mai 1927 zur Zustimmung vorzulegen.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten dieses Zusatzabkommen unterzeichnet und mit ihren Siegeln versehen.

In doppelter Urschrift ausgefertigt auf deutsch und französisch zu Paris, am 31. März 1927.

(gezeichnet) HOESCH.

(gezeichnet) A. BRIAND.

(gezeichnet) M. BOKANOWSKI.

De ce fait les contingents complémentaires pour le mois de juin 1927 sont fixés au $\frac{1}{6}$ des contingents prévus à l'Accord commercial provisoire du 5 août 1926, et à l'Arrangement au sujet des échanges commerciaux du territoire du Bassin de la Sarre avec l'Allemagne du 5 août 1926, ainsi qu'au $\frac{1}{12}$ des contingents prévus à l'Arrangement germano-français du 6 novembre 1926 relatif à l'échange des produits de certaines industries allemandes et sarroises. Ces contingents complémentaires seront applicables dans les conditions prévues auxdits accords et arrangements, sans préjudice de l'utilisation au cours du mois de juin des quantités antérieurement fixées et non encore utilisées.

L'accord commercial provisoire et les arrangements économiques visés au présent article, sont modifiés conformément aux dispositions insérées à la liste D ci-annexée, dispositions qui entreront en vigueur, en ce qui concerne les tarifs applicables et le dédouanement des marchandises, à dater du 11 avril 1927, et en ce qui concerne le décompte des contingents, à dater du 1^{er} avril 1927.

Article 7.

Le présent avenant sera mis en vigueur le 11 avril 1927 et viendra à expiration le 30 juin 1927. Il sera ratifié, et les instruments de ratification seront échangés aussitôt que possible à Paris.

Si le Gouvernement français, en vertu des pouvoirs que la loi lui confère, mettrait le présent avenant en vigueur avant sa ratification, il s'engage à le présenter à l'approbation du Parlement avant la date du 15 mai 1927.

En foi de quoi les plénipotentiaires ont signé le présent avenant qu'ils ont revêtu de leurs sceaux.

Fait à Paris, en double exemplaire en allemand et en français, le 31 mars 1927.

(Signé) HOESCH.

(Signé) A. BRIAND.

(Signé) M. BOKANOWSKI.

LISTE A

Nummer des deutschen Zolltarifs	Bezeichnung der Waren	Zoll- behandlung	Kontingent für die Dauer des Abkommens
1	2	3	4
aus 180	Wein mit natürlichem Weingeistgehalt, in Behältnissen bei einem Raumgehalte von 50 Liter oder mehr : rot. weiss Wein mit verstärktem Weingeistgehalt von nicht weniger als 140, aber nicht mehr als 180 Gramm in einem Liter : in Behältnissen bei einem Raumgehalte von 50 Liter oder mehr in anderen Behältnissen <i>Anmerkung</i> : Roter Naturwein mit ei- nem Gehalte von mindestens 95 Gramm und höchstens 140 Gramm Weingeist und mindestens 28 Gramm zuckerfreiem Extrakt in einem Liter, zum Verschneiden von noch nicht verschnittenem inländischen roten Wein unter Zollsicherung	Meistbegünstigung Meistbegünstigung Meistbegünstigung Meistbegünstigung Meistbegünstigung	Kontingent A : 65 000 dz (zollpflichtiges Gewicht) Kontingent B : 5000 dz (zollpflichtiges Gewicht)
aus 182	Wermutwein mit einem Weingeistgehalt von nicht mehr als 180 Gramm und einem Gehalt an zuckerfreiem Extrakt von min- destens 18 Gramm in einem Liter : in Behältnissen bei einem Raumgehalte von 15 Liter oder mehr in anderen Behältnissen	Meistbegünstigung Meistbegünstigung	

Anmerkung : Die Rot- und Weissweine mit natürlichem Weingeistgehalt usw., die in der Nr. aus 180 aufgeführt sind, bilden das Kontingent A. Die anderen Weine der Nr. aus 180 und diejenigen, die in Nr. aus 182 aufgenommen sind, bilden das Kontingent B.

LISTE A.

Numéro du tarif allemand	Désignation des marchandises	Traitement douanier	Contingent pour la durée de l'accord
1	2	3	4
ex 180	Vin avec teneur naturelle en alcool en récipients d'une capacité de 50 litres ou plus : Rouge Blanc Vin avec teneur renforcée en alcool de 140 grammes au minimum et de 180 grammes par litre au maximum : En récipients d'une capacité de 50 litres ou plus En récipients autres <i>Note</i> : Vin rouge naturel avec teneur en alcool de 95 grammes au minimum et de 140 grammes au maximum par litre et avec extrait sans sucre d'au moins 28 grammes par litre destiné au coupage sous le contrôle de la douane avec du vin rouge non coupé produit en Allemagne	Traitement de la nation la plus favorisée idem idem idem idem	Contingent A : 65.000 quintaux (poids passible des droits) Contingent B : 5.000 quintaux (poids passible des droits)
ex 182	Vin de vermouth avec teneur en alcool par litre de 180 grammes au maximum et avec extrait sans sucre d'au moins 18 grammes par litre : En récipients d'une capacité de 15 litres au plus En récipients autres	idem idem	

Note : Les vins rouges et blancs avec teneur naturelle en alcool, etc. repris au N° ex 180, constituent le contingent A ; les autres vins du N° ex 180 et ceux repris au N° ex 182, constituent le contingent B.

LISTE B

Nummer des französischen Zolltarifs	Bezeichnung der Waren	Zollbehandlung		Kontingent
		Minimaltarif	Abschlags- prozentsatz	
1	2	3	4	5
aus 128 aus 133 aus 128 aus 133 <i>bis</i>	Grubenholz	Minimaltarif		11.500 Tonnen
aus 133 aus 133 <i>bis</i> 172 <i>ter</i>	Eisenbahnschwellen, imprägniert oder irgendeiner chemischen Behandlung unterworfen	Minimaltarif		5.000 Tonnen
aus 133 aus 133 <i>bis</i> 172 <i>ter</i>	Stangen (Hopfenstangen, Telegraphen- pfähle usw.), auch imprägniert usw. . .	Minimaltarif		3.000 Tonnen
017 018	Bier	Minimaltarif		3.000 dz
036 058 063 099 0103 0107 0111	Ammoniumchlorhydrat, roh und gereinigt	Minimaltarif		1.500 dz
aus 0114 0116 0126	Schwefelkohlenstoff	Minimaltarif		2.250 dz
aus 0134 0136 0144	Jodide, andere	Minimaltarif		150 kg
	Phosphorchloride	Minimaltarif		150 dz
	Bariumkarbonat, gefällt	Minimaltarif		7.500 dz
	Bariumsulfide	Minimaltarif		1.050 dz
	Kalziumkarbonat, gefällt	Minimaltarif		1.500 dz
	Chromsäure	Minimaltarif		30 dz
	Natriumbichromat	Minimaltarif		1.750 dz
	Chromoxyde	Minimaltarif		75 dz
	Zinnoxid	Minimaltarif		300 dz
	Elektronmetall	Minimaltarif		1.320 dz
	Magnesiumkarbonat	Minimaltarif		750 dz
	Quecksilberchloride, -nitrate, -oxide, -sul- fate	Minimaltarif		400 dz
	Kaliumkarbonat	Minimaltarif		2.030 dz
	Essigsäureanhydrid	Minimaltarif		150 dz
aus 0214 aus 0288 0307 aus 0313 0321 aus 0376	Ameisensäure	Minimaltarif		300 dz
	Antranillinsäure	Minimaltarif		70 dz
	Phenylacetanilid, Äthylacetanilid . . .	Minimaltarif		45 dz
	Tobiassäure	Minimaltarif		75 dz
	Orthoanisidin	Minimaltarif		40 dz
	Kasein, gehärtet und andere künstliche organische, plastische Stoffe, mit Aus- nahme der phenolhaltigen Kondensa- sationsprodukte	Minimaltarif		75 dz
aus 0381	Basilit, Triolit	Minimaltarif		200 dz
	Vulkanisationsbeschleuniger : Aldehydammonia, Orthotolylbiguani- did, Tetramethylthiuramdisulfid, Thiocarbanilid	Minimaltarif		210 dz
	Crotonaldehyd	Minimaltarif		150 dz
	Glycol und seine Äther und Ester und die Äther und Ester der Weinsäure	Minimaltarif		750 dz
	Coripol	Minimaltarif		30 dz
295 310	Ultramarin	Minimaltarif		225 dz
aus 361	Nicht genannte Farben usw.	Minimaltarif		250 dz
	Elektrische Glühlampen mit Fassung : Mit Metallfaden, gasgefüllt im Gewichte von mehr als 15 g das Stück		56	100.000 Stück

LISTE B.

N° du tarif	Désignation des marchandises	Régime applicable	Contingents pour la durée de l'accord
I	2	3	4
ex 128 et ex 133	Bois de mines	T. M.	11.500 tonnes
ex 128 et ex 133 bis	Traverses de chemins de fer injectées ou ayant reçu une préparation chimique quelconque	T. M.	5.000 tonnes
ex 133 et ex 133 bis	Perches (perches à houblon, poteaux télégra- phiques, etc.) injectées ou non, etc. . . .	T. M.	3.000 tonnes
172 ter	Bière	T. M.	3.000 quintaux
017 et 018	Chlorhydrate d'ammoniaque brut et raffiné.	T. M.	1.500 quintaux
036	Sulfure de carbone	T. M.	2.250 quintaux
058	Iodures autres	T. M.	150 kg.
063	Chlorures de phosphore	T. M.	150 quintaux
099	Carbonate de baryum	T. M.	7.500 quintaux
0103	Sulfure de baryum	T. M.	1.050 quintaux
0107	Carbonate de chaux précipité	T. M.	1.500 quintaux
0111	Acide chromique	T. M.	30 quintaux
ex 0114	Bichromate de soude	T. M.	1.750 quintaux
0116	Oxydes de chrome	T. M.	75 quintaux
0126	Oxyde d'étain	T. M.	300 quintaux
ex 0134	Electron métal	T. M.	1.320 quintaux
0136	Carbonate de magnésie	T. M.	750 quintaux
0144	Chlorures, nitrates, oxydes et sulfates de mercure	T. M.	400 quintaux
0157	Carbonate de potasse	T. M.	2.030 quintaux
0204	Anhydride acétique	T. M.	150 quintaux
ex 0214	Acide formique	T. M.	300 quintaux
ex 0288	Acide anthranilique	T. M.	70 quintaux
0307	Phénylacétanilide, éthy lacétanilide	T. M.	45 quintaux
ex 0313	Acide tobias	T. M.	75 quintaux
0321.	Orthoanisidine	T. M.	40 quintaux
ex 0376	Caséine durcie et autres matières plastiques organiques artificielles, à l'exclusion des produits de condensation phénolique . .	T. M.	75 quintaux
ex 0381	Basilit, triolit.	T. M.	200 quintaux
	Accélérateurs de vulcanisation :		
	Aldéhyd ammonia, orthotolylbiguanidide, tétraméthylthiuramdisulfide, thiocarba- nilide	T. M.	210 quintaux
	Aldéhyde crotonique	T. M.	150 quintaux
	Glycol et ses éthers et esters et les éthers et esters de l'acide tartrique	T. M.	750 quintaux
	Coripol	T. M.	30 quintaux
295	Outre-mer	T. M.	235 quintaux
310	Couleurs non dénommées, etc.	T. M.	250 quintaux
ex 361	Lampes électriques à incandescence à fila- ments métalliques, munies de leur monture, dans une atmosphère gazeuse, pesant plus de 15 gr. l'unité	56 %	100.000 pièces

Nummer des französischen Zolltarifs	Bezeichnung der Waren	Zollbehandlung		Kontingent
		Minimaltarif	Abschlags- prozensatz	
1	2	3	4	5
aus 461 <i>quater</i> aus 505	Photographische Filme	Minimaltarif		60.000 Rollen
	Elektrizitätszähler :			
	Kleine Zähler (im Stückgewichte bis zu 5 kg) und einen ganzen Zähler bildende Teile	Minimaltarif		2.000 Stück
	Zähler im Stückgewichte von mehr als 5 kg	Minimaltarif		1.000 Stück
517 <i>bis</i>	Spinnmaschinen :			
	andere usw.		64	1.000 dz
518	Webstühle		64	1.500 dz
aus 519 <i>bis</i>	Stühle für Tüll, Spitzen und Gipüren : andere		58	500 dz
aus 523	Nähmaschinenoberteile	Minimaltarif		8.000 Stück
aus 524	Dynamoelektrische Maschinen im Gewichte von :			
	2.000 kg und darüber	Minimaltarif		3.000 dz
	1.000 bis 2.000 kg ausschliesslich	Minimaltarif		1 000 dz
	50 kg einschliesslich bis 1.000 kg aus- schliesslich	Minimaltarif		800 dz
aus 524	Elektrische Bohrmaschinen, mit Aus- nahme der Gesteinsbohrmaschinen, im Stückgewichte von höchstens 75 kg	Minimaltarif		100 Stück
aus 524	Elektrische Bohnermaschinen	Minimaltarif		800 Stück
aus 524 aus 524 <i>bis</i> aus 460 <i>sexies</i> aus 644 usw. }	Elektrische Staubsauger	Minimaltarif		800 Stück
aus 524 <i>bis</i>	Elektrische Messapparate jeder Art, ein- schliesslich der Rauchgasprüfer, im Ge- wichte von :			
	Weniger als 5 kg	Minimaltarif		10 dz
	5 kg und darüber	Minimaltarif		20 dz
aus 524 <i>bis</i>	Komplette Radioapparate, Schnelltele- graphen und elektrische Signalapparate jeder Art, einschliesslich der als Zube- hörteile dieser Apparate in der gleichen Sendung eingehenden Lampen	Minimaltarif		20 dz
aus 524 <i>bis</i>	Elektrische Heiz- und Kochapparate	Minimaltarif		60 dz
aus 524 <i>bis</i>	Elektromedizinische Apparate, mit Aus- nahme der Röntgenröhren	Minimaltarif		150 dz
aus 524 <i>bis</i>	Elektrisches Installationsmaterial (ausser solchem mit Wicklungen aus isoliertem Metalldraht), z. B. Fassungen, Schalter, Umschalter, Sicherungen usw.	Minimaltarif		70 dz
aus 525	Werkzeugmaschinen im Gewichte von 250 kg und darunter		64	1.000 dz
aus 525 <i>ter</i>	Rechenmaschinen		60	20 dz
aus 525 <i>quater</i>	Maschinen zum Spülen, Korken, Kapseln und Füllen der Flaschen im Gewichte von über 100 kg		60	600 dz

N ^o du tarif	Désignation des marchandises	Régime applicable	Contingents pour la durée de l'accord
1	2	3	4
ex 461 <i>quater</i> ex 505	Pellicules photographiques Compteurs d'électricité : Petits compteurs (jusqu'à 5 kg. l'un) et les parties assemblées de ces compteurs. .	T. M. T. M.	60.000 bobines 2.000 pièces
	Compteurs pesant plus de 5 kg. l'unité .	T. M.	1.000 pièces
517 <i>bis</i>	Métiers à filer autres, etc.	64 %	1.000 quintaux
518	Métiers à tisser	64 %	1.500 quintaux
ex 519 <i>bis</i>	Métiers à tulle, à dentelles, à guipures :		
	Autres	58 %	500 quintaux
ex 523	Têtes de machines à coudre	T. M.	8.000 pièces
ex 524	Machines dynamo-électriques pesant :		
	2.000 kg. et plus	T. M.	3.000 quintaux
	1.000 kg. à 2.000 kg. exclusivement . .	T. M.	1.000 quintaux
	50 kg. inclusivement à 1.000 kg. exclusive- ment	T. M.	800 quintaux
ex 524	Perceuses électriques pesant 75 kg. au plus par unité	T. M.	100 pièces
ex 524	Machines à cirer les parquets	T. M.	800 pièces
ex 524	Aspirateurs de poussière fonctionnant à l'élec- tricité		
ex 524 <i>bis</i>		T. M.	800 pièces
ex 460 <i>sexies</i>			
ex 644			
etc.			
ex 524 <i>bis</i>	Appareils électriques de mesure de toute espèce, y compris les appareils de vérifica- tion et de contrôle des fumées, pesant :		
	Moins de 5 kg.	T. M.	10 quintaux
	5 kg. et plus	T. M.	20 quintaux
ex 524 <i>bis</i>	Appareils complets de T. S. F., de télégraphie rapide et de signalisation électrique de toute espèce, y compris les lampes destinées à ces appareils, mais à l'exclusion des lampes importées séparément	T. M.	20 quintaux
ex 524 <i>bis</i>	Appareils de chauffage électriques	T. M.	60 quintaux
ex 524 <i>bis</i>	Appareils de l'électricité médicale à l'exclu- sion des ampoules des rayons X	T. M.	150 quintaux
ex 524 <i>bis</i>	Appareillage électrique (appareils ne conte- nant pas d'enroulement de fil métallique isolé, tels qu'interrupteurs, douilles, coupe- circuits, commutateurs, etc.)	T. M.	70 quintaux
ex 525	Machines-outils pesant 250 kg. et au-dessous	64 %	1.000 quintaux
ex 525 <i>ter</i>	Machines à calculer	60 %	20 quintaux
ex 525 <i>quater</i>	Machines à rincer, à boucher, à capsuler, à remplir les bouteilles, pesant plus de 100 kg.	60 %	600 quintaux

Nummer des französischen Zolltarifs	Bezeichnung der Waren	Zollbehandlung		Kontingent
		Minimaltarif	Abschlags- prozentsatz	
I	2	3	4	5
aus 525 <i>quin- quies</i>	Hochofenkränze ; Giesskellen ; Gussbehälter ; Gusswagen ; Zugwalzen ; Rippeure für Walzwerke ; usw., mit Ausnahme der Vorrichtungen zum Beschicken von Hochöfen, der Stahlconverte, der Walzwerke verschiedener Art und der Füllvorrichtungen für Martinöfen		67	3.000 dz
525 <i>sexies</i>	Vollständige Maschinen und Apparate, anderweit nicht genannt, im Gewichte von : 5.000 kg und darüber unter 5.000 kg		67 60	6.000 dz 4.000 dz
aus 533	Einzelne Teile von Maschinen, von Steuerungen, Bremsschaltungen und Transmissionen aus geschmiedetem oder gepresstem Eisen oder Stahl usw. bearbeitet	Minimaltarif		1.000 dz
aus 535 <i>bis</i>	Einzelne, nicht besonders genannte Maschinen- und Transmissionsteile aus zwei oder mehreren Metallen usw., im Gewichte von 10 kg und darüber . .		64	2.500 dz
aus 537	Reibahlen und Fräser jeder Art, Gewindeschneideisen, Klingen zum Aufreiben, Bohrköpfe, Bohrfutter jeder Art, Schneideisenhalter, Windeisen, Verlängerungen für Gewindebohrer, Werkzeuge zum Gewindeschneiden, Abdrehen, Hobeln, Einzapfen, Rändeln, Scherblätter		68	100 dz

Zusatzanmerkungen:

1. Wenn auf die in der vorstehenden Liste aufgeführten Erzeugnisse der elektrotechnischen Industrie wegen ihres Gehaltes an Metallen, die mit ihrer Tarifnummer hier nicht besonders aufgeführt sind, die für diese Metalle geltenden Zölle oder Zuschläge zu erheben sind, besteht Einverständnis dahin, dass der Minimalsatz dieser Zölle oder Zuschläge anzuwenden ist.

2. Materialien jeder Art, die als Umschliessungen für alle in der Liste B aufgeführten Waren verwendet werden, sollen den Minimaltarif erhalten, wenn sie nach den Zollvorschriften getrennt zu verzollen sind.

3. Im allgemeinen herrscht Einverständnis darüber, dass wenn in der dem Zusatzabkommen beigefügten Liste B eine Tarifposition des französischen Zolltarifs erscheint, ohne dass sie durch Hinzufügung des Wörtchens « aus » eingeschränkt ist, die angegebene Konzession sich auf die ganze Position bezieht.

N° du tarif	Désignation des marchandises	Régime applicable	Contingents pour la durée de l'accord
1	2	3	4
ex 525 <i>quin- quies</i>	Gueulards de hauts fournaux; poches à fonte; mélangeurs à fonte; chariots de coulée; rouleaux entraîneurs; ripeurs pour laminoirs, etc. à l'exclusion des appareils de chargement pour hauts fournaux, des convertisseurs d'aciéries, des trains de laminoirs divers et des appareils de chargement des fours Martin	67 %	3.000 quintaux
ex 525 <i>sexies</i>	Appareils complets non dénommés, pesant : 5.000 kg. et plus	67 %	6.000 quintaux
	Moins de 5000 kg.	60 %	4.000 quintaux
ex 533	Pièces détachées de machines, de timonerie, de frein, et de transmissions en fer ou en acier forgé, etc. travaillées	T. M.	1.000 quintaux
ex 535 <i>bis</i>	Pièces détachées de machines et de transmissions non dénommées de deux ou plusieurs métaux, etc. pesant 10 kg. et plus.	64 %	2.500 quintaux
ex 537	Alésoirs de toute espèce, fraises de toute espèce, filières simples, lames à aléser, manchons d'alésoir, manchons pour forets, supports de filières, tourne-à-gauche, allonges de vilebrequins pour tarauds, outils à fileter, tourner, raboter, mortaiser et à moleter, lames de cisailles	68 %	100 quintaux

Notes additionnelles.

1. Pour le dédouanement des produits électriques qui font l'objet de la présente liste, s'il convient d'appliquer des droits ou surtaxes afférents à certains métaux qui y sont incorporés et dont les numéros du tarif n'ont pas été expressément repris à ladite liste, il est entendu que ce sont les taux minima de ces droits ou surtaxes qui devront être appliqués.

2. Le tarif minimum sera appliqué aux matières de toute espèce servant d'emballage à toutes les marchandises indiquées à la liste B, si ces matières sont, d'après les prescriptions douanières, dédouanées séparément.

3. D'une manière générale, il est bien entendu que, lorsqu'un article du tarif français figure sous son numéro à la liste B annexée à l'avenant sans que ce numéro soit accompagné d'une restriction signalée par la position d'un « ex », la concession spécifiée s'entend pour tout l'article.

LISTE C

Nummer des französischen Zolltarifs	Bezeichnung der Waren	Zollbehandlung	Kontingent
1	2	3	4

A. Material für die elektrische Ausrüstung der Burbacher Hütte (Saargebiet).

aus 524	Motoren	Minimaltarif	49 Stück im Gesamtgewichte von 440 dz
aus 524 bis	Schaltanlagen	Minimaltarif	1 Stück im Gewichte von 110 dz
aus 524	Regelbare Gleichstrommotoren	Minimaltarif	4 Stück im Gesamtgewichte von 120 dz
aus 524	Drehstrommotor	Minimaltarif	1 Stück im Gewichte von 20 dz
aus 524 aus 524 bis aus 532 aus 532 ter	} Umformer mit seinem Zubehör	Minimaltarif	1 Stück im Gewichte von 1871 dz
	Schwungrad zum obigen Umformer	Minimaltarif	1 Stück im Gewichte von 1010 dz
aus 512 bis	Ventilatoren für Kühlluft	Minimaltarif	2 Stück im Gewichte von je 890 kg
aus 524	Kehrwalzmotor	Minimaltarif	1 Stück im Gewichte von 1350 dz
aus 524	Antriebsmotoren für die obigen Ventilatoren	Minimaltarif	2 Stück im Gewichte von 14 dz
aus 525 sexes	Filter für die Reinigung der Kühlluft . . .	Minimaltarif	1 Stück im Gewichte von 20 dz

B. Material für die elektrische Ausrüstung des Werkes Rothe Erde (Saargebiet)

aus 524	Motoren	Minimaltarif	50 Stück im Gesamtgewichte 400 dz
---------	-------------------	--------------	-----------------------------------

C. Material für die elektrische Ausrüstung des Werkes Neuenkirchen (Saargebiet)

aus 536	Teile einer Drehstromdynamo für Grossgasmaschine	Minimaltarif	470 dz
aus 524	Gleichstrommotor	Minimaltarif	1 Stück im Gewichte von 293 dz

LISTE C.

N ^o du tarif	Désignation des marchandises	Régime applicable	Contingents pour la durée de l'accord
1	2	3	4

A. Matériel destiné à l'installation électrique des Usines de Burbach (Territoire de la Sarre).

ex 524	Moteurs	T. M.	49 pièces pesant 440 quintaux
ex 524 bis	Tableaux complet de distribution	T. M.	1 pièce pesant 110 quintaux
ex 524	Moteurs à courant continu à vitesse réglable	T. M.	4 pièces pesant 120 quintaux
ex 524	Moteur à courant triphasé	T. M.	1 pièce pesant 20 quintaux
ex 524 ex 524 bis ex 532 ex 532 ter	} Commutatrice avec ses accessoires Volant pour la commutatrice ci-dessus	T. M.	1 pièce pesant 1.871 quintaux
		T. M.	1 pièce pesant 1.010 quintaux
ex 512 bis	Ventilateurs pour refroidissement	T. M.	2 pièces pesant 890 kg. cha- cune
ex 524	Moteur de laminoir	T. M.	1 pièce pesant 1.350 quintaux
ex 524	Moteur pour les ventilateurs ci-dessus	T. M.	2 pièces pesant 14 quintaux
ex 525 series	Filtre pour le nettoyage de l'air de refroidis- sement.	T. M.	1 pièce pesant 20 quintaux

B. Matériel destiné à l'installation électrique des Usines de Rothe Erde (Territoire de la Sarre).

ex 524	Moteurs	T. M.	50 pièces pesant 400 quintaux
--------	-------------------	-------	----------------------------------

C. Matériel destiné à l'installation électrique des Usines de Neuenkirchen (Territoire de la Sarre).

ex 536	Parties d'un alternateur pour machine à gaz	T. M.	470 quintaux
ex 524	Moteur à courant continu	T. M.	1 pièce pesant 293 quintaux

Nummer des französischen Zolltarifs	Bezeichnung der Waren	Zollbehandlung	Kontingent
1	2	3	4
aus 524 aus 524 bis aus 535 bis	Einankerumformer mit verschiedenen Zubehörteilen Kuppelung für obige Maschinen	Minimaltarif Minimaltarif	147 dz 1 Stück im Gewichte von 54 dz
aus 524	Umformer	Minimaltarif	1 Stück im Gewichte von 100 dz
aus 524	Transformator	Minimaltarif	1 Stück im Gewichte von 52,5 dz
aus 524 bis	Drosselspule und Spannungsteiler	Minimaltarif	2 Stück im Gesamtgewichte von 18,2 dz
aus 524 aus 524 bis	Wenderegler und Anlassschalter	Minimaltarif	2 Stück im Gesamtgewichte von 3,7 dz

D. Material für die elektrische Ausrüstung der Dillinger Hütte (Saargebiet)

aus 524	Kehrwalzmotor	Minimaltarif	1 Stück im Gewichte von 110 dz
---------	-------------------------	--------------	--------------------------------

E. Material für die Gesellschaft für Strassenbahnen des Saarlandes (Saarbrücken)

aus 524	Bahnmotoren	Minimaltarif	20 Stück im Gesamtgewichte von 320 dz
aus 524 bis	Fahrschalter	Minimaltarif	20 Stück im Gesamtgewichte von 44 dz

F. Material für die Betriebswerke Saarbrücken

aus 510	Turbine	Minimaltarif	1 Stück im Gewichte von 63 dz
aus 524	Generator	Minimaltarif	1 Stück im Gewichte von 64 dz
aus 510	Vorgelege, mit der Turbine zusammen eingehend	Minimaltarif	1 Stück im Gewichte von 30 dz
aus 524 bis	Regler	Minimaltarif	1 Stück im Gewichte von 2 dz
aus 525 sexties	Kondensation	Minimaltarif	1 Stück im Gewichte von 38 dz

N° du tarif	Désignation des marchandises	Régime applicable	Contingents pour la durée de l'accord
1	2	3	4
ex 524 ex 524 bis ex 535 bis	} Commutatrice avec ses accessoires divers . . . Accouplement pour les appareils ci-dessus . . .	T. M. T. M.	147 quintaux 1 pièce pesant 54 quintaux
ex 524	Commutatrice	T. M.	1 pièce pesant 100 quintaux
ex 524	Transformateur	T. M.	1 pièce pesant 52,5 quintaux
ex 524 bis	Bobine de réaction et bobine de séparation de tension	T. M.	2 pièces pesant 18,2 quintaux
ex 524 ex 524 bis	} Régulateur et démarreur	T. M.	2 pièces pesant 3,7 quintaux

D. Matériel destiné à l'installation électrique des Usines de Dillingen (Territoire de la Sarre).

ex 524	Moteur de laminoir	T. M.	1 pièce pesant 110 quintaux
--------	------------------------------	-------	--------------------------------

E. Matériel destiné à la Compagnie de tramways électriques de la Sarre à Sarrebruck.

ex 524	Moteurs à traction	T. M.	20 pièces pesant 320 quintaux
ex 524 bis	Contrôleurs	T. M.	20 pièces pesant 44 quintaux

F. Matériel destiné à la centrale électrique de Sarrebruck.

ex 510	Turbine	T. M.	1 pièce pesant 63 quintaux
ex 524	Alternateur	T. M.	1 pièce pesant 64 quintaux
ex 510	Renvoi de commande importé avec la turbine	T. M.	1 pièce pesant 30 quintaux
ex 524 bis	Régulateur	T. M.	1 pièce pesant 2 quintaux
ex 525 sexies	Condenseur	T. M.	1 pièce pesant 38 quintaux

Nummer des französischen Zolltarifs	Bezeichnung der Waren	Zollbehandlung	Kontingent
1	2	3	4
aus 535 <i>ter</i>	Kabel verschiedener Querschnitte	Minimaltarif	35 Kilometer im Gesamtgewichte von 2500 dz
aus 524 <i>bis</i>	Hierzu gehörige Garniturteile	Minimaltarif	

Zusatzanmerkungen.

¹ Materialien jeder Art, die als Umschliessungen für alle in der Liste C aufgeführten Waren verwendet werden, sollen den Minimaltarif erhalten, wenn sie nach den Zollvorschriften getrennt zu verzollen sind.

² Die in vorstehender Liste aufgenommenen Nummern des französischen Zolltarifs dienen lediglich der Kennzeichnung und können später berichtigt werden, wobei Einverständnis darüber herrscht, dass auf jeden Fall der Minimaltarif anzuwenden ist.

LISTE D.

I. VORLÄUFIGES HANDELSABKOMMEN ZWISCHEN DEUTSCHLAND UND FRANKREICH VOM 5. AUGUST 1926.

Liste A

- In der Position « aus 33 » ist im letzten Absatz nach dem Worte « Sellerie » das Wort « Zwiebeln » einzufügen.
- Der Wortlaut der Positionen « aus 162 », « aus 164 », « aus 165 » ist durch folgende Fassung zu ersetzen :

aus 162	Mehl, auch gebrannt oder geröstet : aus Getreide mit Ausnahme von Hafer und Gerste	Meistbegünstigung	11,50 RM
	aus Hafer und Gerste	»	—
aus 164	Graupen, Griess und Grütze : aus Getreide mit Ausnahme von Hafer und Gerste	»	—
	aus Hafer und Gerste	»	—
aus 165	Sonstige Müllereierzeugnisse :		
	aus Getreide mit Ausnahme von Hafer und Gerste	»	—
	aus Hafer, nicht in Einzelpackungen von 2 ½ kg Rohgewicht oder darunter	»	—
	aus Gerste	»	—

- Aus 178/9 Branntwein.

In den Positionen « aus 178 » und « aus 179 » ist hinter dem Worte « Kognak » jeweils einzufügen « und Armagnak » und in Position « aus 178 » sind die Worte « Branntwein aus Kognakwein » zu ersetzen durch « Branntwein aus Kognak- oder Armagnakwein ».

REPRODUCTION
VERBODEN

N ^o du tarif	Désignation des marchandises	Régime applicable	Contingents pour la durée de l'accord
1	2	3	4
ex 535 <i>ter</i>	Câbles de diverses sections	T. M.	35 kilomètres pesant 2500 quintaux
ex 524 <i>bis</i>	Accessoires pour les articles ci-dessus . . .	T. M.	150 quintaux

Note additionnelle I. — Le tarif minimum sera appliqué aux matières de toute espèce servant d'emballage à toutes les marchandises indiquées à la liste C, si ces matières sont, d'après les prescriptions douanières, dédouanées séparément.

Note additionnelle II. — Les numéros du tarif français figurant à la présente liste n'y sont mentionnés qu'à titre indicatif et pourront être rectifiés ultérieurement, étant entendu que le tarif à appliquer sera, dans tous les cas, le tarif minimum.

LISTE D.

I. ACCORD COMMERCIAL PROVISOIRE ENTRE LA FRANCE ET L'ALLEMAGNE DU 5 AOUT 1926.

Liste A.

- Ex 33 ajouter dans la position « ex 33 », au dernier alinéa, après le mot « céleri », le mot « oignon ».
- Le libellé des positions ex 162, ex 164 et ex 165 est remplacé par le suivant :

ex 162	Farines, même grillées ou torréfiées : De céréales, à l'exception de l'avoine et de l'orge	Traitement de la nation la plus favorisée	11,50 RM.
	D'avoine et d'orge		
ex 164	Grains perlés, semoules et gruaux : De céréales, à l'exception de l'avoine et de l'orge	idem	
	D'avoine et d'orge	idem	
ex 165	Autres produits de la minoterie : De céréales, à l'exception de l'avoine et de l'orge	idem	
	D'avoine non en emballage de détail de 2 kg. ½ poids brut ou au-dessous	idem	
	D'orge	idem	

- Ex 178 et ex 179 alcool :

Ajouter dans les positions ex 178 et ex 179 au terme « Cognac » chaque fois qu'il figure dans les présents numéros, les termes « et Armagnac », et à la position « ex 178 », remplacer les mots « eaux-de-vie de vin de Cognac » par « eaux-de-vie de vin de Cognac et d'Armagnac ».

4. Es ist neu einzufügen die folgende Position :

aus 230	Portlandzement, Romanzement, Puzzolan- zement, Magnesiazement, Schlacken- zement und dergleichen, mit oder ohne Zu- satz von Färbemitteln oder anderen Stof- fen, ungemahlen (Zementlinker, Zement- griesse usw.), gemahlen, gestampft . . .	Meistbegünstigung	24 000 t (Rohgewicht) (Kontingent für 6 Monate)
---------	---	-------------------	--

5. Aus 541 Hüte, nur aus Palmblattstreifen usw.

Die Worte « nur gebleicht » sind zu ersetzen durch die Worte « ungebleicht oder gebleicht ».

Liste B

1. 504 bis Gross- und Pendeluhren aller Art, zum Aufstellen usw.

Es ist folgende Anmerkung einzufügen :

Gehäuse von Wanduhren und Grossuhren im Stückgewichte von über 500 g erhalten einen Abschlag von 50 v. H. auf den Generaltarif, ohne Rücksicht auf das Material, woraus sie bestehen.

2. Aus 524 bis Elektrische Schweissmaschinen.

Es ist folgende Anmerkung einzufügen :

« Die elektrischen Schweissmaschinen im Gewichte von 1.200 bis 12.000 kg mit Wicklungen von isoliertem Metalldraht geniessen die gleichen Vergünstigungen wie die entsprechenden Maschinen ohne Wicklungen. »

3. 592 und 592 bis Möbel, andere als aus gebogenem Holze, andere als Sitzmöbel.

Es ist folgende Anmerkung einzufügen :

« Grossuhr- und Wanduhrgehäuse, die nach den vorstehend bei der Position 504 bis vorgesehenen Bestimmungen behandelt werden, geniessen nicht den Minimaltarif. »

II. VEREINBARUNG ZWISCHEN DEUTSCHLAND UND FRANKREICH ÜBER DEN WARENAUSTAUSCH ZWISCHEN DEUTSCHLAND UND DEM SAARBECKENGEBIET VOM 5. AUGUST 1926.

Liste B

Es ist neu einzufügen die folgende Position :

aus 162	Mehl, auch gebrannt oder geröstet : aus Getreide mit Ausnahme von Hafer und Gerste	7,70 RM	3 000 t (Kontingent für 6 Monate)
---------	--	---------	---

III. VEREINBARUNG ZWISCHEN DEUTSCHLAND UND FRANKREICH VOM 6. NOVEMBER 1926 ÜBER DEN AUSTAUSCH VON ERZEUGNISSEN EINIGER DEUTSCHER UND SAARLÄNDISCHER INDUSTRIEN.

Liste B I

Die Position « 786 » ist durch folgende Fassung zu ersetzen :

aus 786	Blech (ausgenommen Universaleisen von mehr als 25 cm Breite), roh, entzündert, gerichtet, dressiert, gefirnisst, ohne Rück- sicht auf die Stärke	frei	(im Rahmen des Gesamtkontin- gents)
---------	---	------	---

4. Ajouter la position suivante :

ex 230	Ciment de Portland, ciment romain, ciment de pouzzolane, ciment de magnésie, de laitier et similaires, additionnés ou non de matières colorantes ou autres, non moulus (briques de ciment, ciment menu, etc.) moulus, broyés	Traitement de la nation la plus favorisée	24.000 tonnes (poids brut) contingent pour 6 mois
--------	--	---	---

5) ex 541 Chapeaux en bandes de feuilles de palmier, etc.

Remplacer les mots « seulement blanchis » par « écrus ou blanchis ».

Liste B.

1. 504 bis Horloges et pendules de tous genres, à poser, etc.

Insérer la note suivante :

Les cages et cabinets de pendules ou horloges de plus de 500 grs. l'unité bénéficieront d'un dégrèvement de 50 % sur le tarif général, quelle que soit la nature de la matière qui les compose.

2. ex 524 bis Machines électriques à souder.

Insérer la note suivante :

Les machines électriques à souder d'un poids de 1.200 à 12.000 kg., contenant des enroulements de fil métallique isolé, bénéficieront des avantages douaniers prévus pour les machines de l'espèce ne contenant pas d'enroulements.

3. 592 et 592 bis. Meubles autres qu'en bois courbé, autres que sièges :

Insérer la note suivante :

Seront exclus du bénéfice du tarif minimum les cabinets et cages d'horloge et pendules pour lesquels le régime sera celui prévu au N° 504 bis ci-dessus.

II. ARRANGEMENT CONCLU LE 5 AOUT 1926 ENTRE L'ALLEMAGNE ET LA FRANCE AU SUJET DES ÉCHANGES COMMERCIAUX DU TERRITOIRE DE LA SARRE AVEC L'ALLEMAGNE.

Liste B.

Ajouter la position suivante :

ex 162	Farines, même grillées ou torréfiées : De céréales, à l'exception de l'avoine et de l'orge	7,70 RM.	3.000 tonnes (contingent pour 6 mois)
--------	---	----------	---------------------------------------

III. ARRANGEMENT GERMANO-FRANÇAIS DU 6 NOVEMBRE 1926 RELATIF A L'ÉCHANGE DES PRODUITS DE CERTAINES INDUSTRIES ALLEMANDES ET SARROISES.

Liste B 1.

Remplacer la position 786 par la suivante :

ex 786	Tôles, à l'exception des larges plats de plus de 25 cm. de largeur, brutes, décapées, apprêtées, redressées, vernies, quelle que soit l'épaisseur	franchise	(dans la limite du contingent global)
--------	---	-----------	---------------------------------------

Liste B 2

1. Das Kontingent der Positionen « 778/79 Röhren usw. » wird von 45.000 auf 70.000 t erhöht.
2. In der Position « aus 785 B » sind nach dem Worte « Universaleisen » die folgenden Worte einzufügen :
« von 25 cm Breite oder weniger ».
3. Hinter der Position « aus 786 » ist die folgende Position einzufügen :

aus 786	Universaleisen von mehr als 25 cm Breite, roh, entzündert, gerichtet, dressiert, gefirnisst, ohne Rücksicht auf die Stärke . . .	frei	(im Rahmen des Gesamt- kontingents)
---------	---	------	---

Liste B 3

1. Es ist die folgende Position einzufügen :

361	| Thomasphosphatmehl . . . . .	| frei	| 20 000 t
-----	------------------------------	------	----------

2. Das Kontingent der Position « 797 Eisenbahnachsen usw. » wird von 30 t auf 180 t erhöht.
3. Das Kontingent der Position « 919/20 Fahrradteile usw. » wird von 15 t auf 60 t erhöht.

ZEICHNUNGSPROTOKOLL

Für die Anwendung des am heutigen Tage unterzeichneten Zusatzabkommens haben die hohen vertragschliessenden Teile folgende Bestimmungen vereinbart :

Zu Artikel 1 und 2.

KONTROLLE DER KONTINGENTE

A. Ausfuhr aus dem französischen Zollgebiet in das deutsche Zollgebiet.

Jede Sendung von Wein und Wermutwein, die von demselben Versender an denselben Empfänger gerichtet ist, muss, um die im Abkommen vorgesehenen Vergünstigungen geniessen zu können, bei der Einfuhr in das deutsche Zollgebiet von einer vom Französischen Landwirtschaftsministerium ausgestellten Kontingentsbescheinigung begleitet sein.

Der Antrag auf Erteilung einer Kontingentsbescheinigung ist nach dem beigefügten Muster in doppelter Ausfertigung einzureichen.

Das Französische Landwirtschaftsministerium stempelt die Anträge im Rahmen des Kontingents ab. Durch die mit Namensbezeichnung des zuständigen Beamten des Landwirtschaftsministeriums versehene Abstempelung erhält der Antrag die Eigenschaft einer Kontingentsbescheinigung. Diese wird nach Anschreibung der Warenmenge auf das Kontingent dem Antragsteller übersandt.

Ein zweites Stück der Kontingentsbescheinigung wird, mit dem Vermerk « Abschrift » versehen, der Deutschen Botschaft in Paris zugeleitet.

Auf Grund der Kontingentsbescheinigung ist der Einbringer berechtigt, die in ihr verzeichneten Warenmengen bei einer der Zollstellen abfertigen zu lassen, über die die Einfuhr von Wein erfolgen darf. Die Kontingentsbescheinigung muss die Ware beim Überschreiten der deutschen Grenze begleiten und ist dem Zollamt mit der Anmeldung zur Verzollung vorzulegen.

Liste B 2.

1. Le contingent prévu aux positions 778/779 pour les « tuyaux, etc. » est porté de 45.000 à 70.000 tonnes.
2. Ajouter à la position 785 B, après les termes « larges plats » les mots suivants : « d'une largeur de 25 cm. ou moins ».
3. Ajouter, après la position ex 786, la position suivante :

ex 786 | Larges plats de plus de 25 cm. de largeur, bruts, | décapés, apprêtés, redressés, vernis, quelle | que soit l'épaisseur	franchise	(dans la limite du contingent global)
--	-----------	---

Liste B 3.

1. Ajouter la position suivante :

361 | Scories phosphatées Thomas pulvérisées . .	| franchise	| 20.000 tonnes
--	-----------	---------------
2. Le contingent prévu au N° 797 « Essieux pour voitures de chemin de fer, etc. » est porté de 30 à 180 tonnes.
3. Le contingent prévu au N° 919/920 « Parties de vélocipèdes, etc. » est porté de 15 à 60 tonnes.

PROTOCOLE DE SIGNATURE

En ce qui concerne l'application de l'avenant signé à la date de ce jour, les Hautes Parties contractantes ont convenu des dispositions suivantes :

Ad Article 1 et 2.

CONTRÔLE DES CONTINGENTS.

A. Exportation du territoire douanier français dans le territoire douanier allemand.

Pour bénéficier des avantages prévus au présent avenant, chaque expédition de vins ou de vins de vermouth d'un même expéditeur à un même destinataire doit être accompagnée à son importation sur le territoire douanier allemand d'un certificat de contingentement délivré par le ministère français de l'Agriculture.

Chaque demande certificat doit être présentée en double exemplaire suivant la formule ci-annexée.

Le Ministère français de l'Agriculture vise les demandes dans la limite du contingent. Le visa accompagné de la signature du fonctionnaire habilité du Ministère de l'Agriculture donnera à la demande le caractère d'un certificat de contingentement. Celui-ci est remis au demandeur dès que la quantité est portée au contingent.

Le double du certificat de contingentement est adressé à l'Ambassade d'Allemagne à Paris, revêtu de la mention : *Copie.*

Le certificat de contingentement autorise l'importateur à importer, par un des bureaux de douane ouverts à l'importation des vins, les quantités de marchandises inscrites au certificat. Le certificat de contingentement devra accompagner la marchandise à son passage à la frontière allemande et être présenté au dédouanement en même temps que la déclaration en douane.

Die Kontingentsbescheinigungen sind nicht übertragbar ; sie sind nur für die Mengen gültig, für die sie ausgestellt sind. Die Einfuhr kann jedoch in Teilsendungen bis zur Höhe der genannten Mengen stattfinden unter der ausdrücklichen Bedingung, dass die in einer Kontingentsbescheinigung angegebene Gesamtmenge innerhalb eines Monats, spätestens jedoch bis zum Ablauf des Abkommens, bei der gleichen Zollstelle zur Schlussabfertigung angemeldet und gestellt wird.

Die in das deutsche Zollgebiet eingeführten Warenmengen werden mit dem der Zollberechnung zugrundegelegten Gewicht auf das Kontingent angerechnet. Die Deutsche Regierung wird der Französischen Regierung Mitteilung machen, sobald ein Kontingent mit 75 v. H. in Anspruch genommen ist.

Die Deutsche Regierung wird ferner der Französischen Regierung alle 15 Tage für jedes Kontingent die Restmenge mitteilen, die bei Kontingentsbescheinigungen des Französischen Landwirtschaftsministeriums nicht ausgenutzt ist. In diesem Umfang dürfen neue Kontingentsbescheinigungen ausgestellt werden.

Wenn ein Kontingent erschöpft ist, können die in Betracht kommenden Waren nur zu den autonomen Sätzen eingeführt werden.

Les certificats de contingentement ne seront pas cessibles ; ils ne seront valables que pour les quantités pour lesquelles ils ont été délivrés. Toutefois, les importations pourront avoir lieu par envois partiels jusqu'à concurrence desdites quantités sous la condition expresse que la quantité totale couverte par un même certificat devra être déclarée en douane et présentée pour le dédouanement définitif au même bureau dans le délai d'un mois, mais au plus tard jusqu'à l'expiration du présent avenant.

Les quantités de marchandises importées dans le territoire douanier allemand seront portées au contingent avec le poids d'après lequel les droits payables sont calculés. Le Gouvernement allemand adressera au Gouvernement français une communication dès que 75% du contingent seront atteints.

Le Gouvernement allemand adressera au Gouvernement français tous les quinze jours une communication faisant connaître, pour chaque contingent, le solde non utilisé des quantités portées sur les certificats de contingentement enregistrés au Ministère français de l'Agriculture et, dans cette limite, de nouveaux certificats de contingentement pourront être délivrés.

Après épuisement des contingents, lesdites marchandises ne pourront être admises qu'au tarif général.

KONTINGENTS BESCHEINIGUNG

ÜBER DIE VERSENDUNG VON WEIN ODER WERMUTWEIN IN DAS DEUTSCHE ZOLLGEBIET AUF GRUND DES ZUSATZABKOMMENS ZWISCHEN DEUTSCHLAND UND FRANKREICH VOM 31. MÄRZ 1927.

Name und Anschrift des Versenders :

Name und Anschrift des Empfängers :

Bezeichnung der Waren nach dem deutschen Zolltarif	Nr. des deutschen Zolltarifs	Vertragszoll- satz für 1 dz Reichsmark	Menge in Kilogramm (anzugeben nach der Anmerkung)
Wein mit natürlichem Weingeistgehalt, in Behältnissen bei einem Raumgehalte von 50 Liter oder mehr (mit Einschluss der Kessel- und Reservoirwagen) :			
Rot	180	32	.....
Weiss	180	45	.....
Roter Naturwein mit einem Gehalte von mindestens 95 Gramm und höchstens 140 Gramm Weingeist und mindestens 28 Gramm zuckerfreiem Extrakt in einem Liter, zum Verschneiden von noch nicht verschnittenem, in Deutschland gewonnenem roten Wein unter Zollsicherung	180	20	.....
Wein mit verstärktem Weingeistgehalt von nicht weniger als 140, aber nicht mehr als 180 Gramm in einem Liter :			
In Behältnissen bei einem Raumgehalte von 50 Liter oder mehr	180	32	.....
In anderen Behältnissen	180	55	.....
Wermutwein mit einem Weingeistgehalt von nicht mehr als 180 Gramm und einem Gehalt an zuckerfreiem Extrakt von mindestens 18 Gramm in einem Liter :			
In Behältnissen bei einem Raumgehalte von 15 Liter oder mehr	182	25	.....
In anderen Behältnissen	182	35	.....
		Summe	.....

in Worten : Kilogramm.

Zahl, Art, Zeichen und Nummer der Packstücke (Fässer, Kisten, Körbe usw.) oder Kessel- (Reservoir) Wagen :
den 192.....

(Unterschrift des Versenders)

Im Französischen Landwirtschaftsministerium gesehen und auf das Kontingent A unter Nr.
angeschrieben. B unter Nr.

Paris, den 192...

(Siegel des Ministeriums.)

(Unterschrift des zuständigen Beamten.)

Die Bescheinigung muss die Sendung bis zu ihrer Schlussabfertigung bei einer deutschen Zollstelle begleiten.

Neben dieser Bescheinigung ist der deutschen Zollstelle für jede Sendung ein Ursprungszeugnis vorzulegen.

Anmerkung. Einzusetzen ist in Zahlen und Worten :

- bei Wein in Kesselwagen : das um 17 v. H. erhöhte Eigengewicht des Weines ;
- bei Wein oder Wermutwein in Flaschen, die in Kisten verpackt sind : das um 24 v. H. ermässigte Rohgewicht der Sendung ;
- bei Wein oder Wermutwein in Flaschen, die in Körben verpackt sind : das um 16 v. H. ermässigte Rohgewicht der Sendung ;
- in allen anderen Fällen : das Rohgewicht der Sendung.

CERTIFICAT DE CONTINGEMENT

POUR L'EXPÉDITION DANS LE TERRITOIRE ALLEMAND DES VINS OU DES VINS DE VERMOUTH VISÉS A L'AVENANT CONCLU ENTRE L'ALLEMAGNE ET LA FRANCE, LE 31 MARS 1927.

Nom et adresse de l'expéditeur :

Nom et adresse du destinataire :

Désignation des marchandises d'après le tarif douanier allemand	Numéro du tarif allemand	Droit con- tractuel par quintal mé- trique Reichsmark	Quantité en kilogrammes (in- diquée d'après la Note ci-dessous)
Vin avec teneur naturelle en alcool en récipients d'une capacité de 50 litres ou plus (y compris les wagons-citernes et les wagons-réservoirs) :			
Rouge	180	32	.....
Blanc	180	45	.....
Vin rouge naturel avec teneur en alcool de 95 grammes au minimum et de 140 grammes au maximum par litre et avec extrait sans sucre d'au moins 28 grammes par litre destiné au coupage, sous le contrôle de la douane avec du vin rouge non coupé produit en Allemagne . .	180	20	.....
Vin avec teneur renforcée en alcool de 140 grammes au minimum et de 180 grammes par litre au maximum :			
En récipients d'une capacité de 50 litres ou plus .	180	32	.....
En récipients autres	180	55	.....
Vin de vermouth avec teneur en alcool par litre de 180 grammes au maximum et avec extrait sans sucre d'au moins 18 grammes par litre :			
En récipients d'une capacité de 15 litres ou plus .	182	25	.....
En récipients autres	182	35	.....
		Total....	.....

en toutes lettres kilogrammes

Nombre, espèce, marque et numéro des colis (tonneaux, caisses, paniers etc.) ou wagons-citernes (wagons-réservoirs)
..... le 192.....

(Signature de l'expéditeur.)

Visé au Ministère français de l'Agriculture et porté au contingent A sous le numéro.....
B sous le numéro.....

Paris, le 192.....

Cachet du Ministère.

(Signature du fonctionnaire habilité.)

Le certificat de contingentement doit accompagner l'envoi jusqu'au dédouanement dans un bureau de douane allemand.

En outre, un certificat d'origine doit être présenté au bureau de douane allemand pour chaque envoi.

Note : Incrire en chiffres et en lettres :

a) Pour les vins en wagons-citernes ou wagons-réservoirs : le poids du vin lui-même augmenté de 17 % ;

b) Pour les vins et vins de vermouth en bouteilles emballées en caisses : le poids brut de l'envoi diminué de 24 % ;

c) Pour les vins et vins de vermouth en bouteilles emballées en paniers : le poids brut de l'envoi diminué de 16 % ;

d) Pour tous les autres cas : le poids brut de l'envoi.

B. Ausfuhr aus dem deutschen Zollgebiet in das französische Zollgebiet.

Hinsichtlich der Kontrolle der in der Liste B vorgesehenen Kontingente finden die Bestimmungen unter B zu Artikel 1 und 2 des Zeichnungsprotokolls zum vorläufigen Handelsabkommen zwischen Deutschland und Frankreich vom 5. August 1920 Anwendung.

Zu Artikel 2.

Die in der Liste B unter Nr. 0381 aufgeführten nachstehenden chemischen Erzeugnisse, Basalit, Triolit und Coripol, die im Zolltarif nicht besonders aufgeführt sind, geniessen den Minimaltarif weiterhin, auch wenn sie etwa gegebenenfalls unter eine andere Position fallen sollten.

Zu Artikel 3.

Sofern das Gewicht einer der in Liste C aufgeführten Lieferungen die in dieser Liste festgesetzten Gewichtsmengen der einzelnen Lieferungen überschreitet, wird der Gewichtsüberschuss zum Generaltarif verzollt werden, ohne dass hierdurch die Einfuhr dieser Lieferungen irgendwie behindert werden darf.

Zu Artikel 5.

Die Bestimmungen zu Artikel 6 des Zeichnungsprotokolls des vorläufigen Handelsabkommens zwischen Deutschland und Frankreich vom 5. August 1926 finden Anwendung.

(gezeichnet) HOESCH.

(gezeichnet) A. BRIAND.

(gezeichnet) M. BOKANOSWSKI

B. Exportation du territoire douanier allemand dans le territoire douanier français.

Pour le contrôle des contingents prévus à la liste B, il sera fait application des dispositions prévues au Protocole de signature de l'accord commercial provisoire entre l'Allemagne et la France du 5 août 1926 (Ad articles 1 et 2, paragraphe B).

Ad Article 2.

Les produits chimiques ci-après : basilit, triolit et coripol non nommément désignés au tarif des douanes et repris à la liste B sous le N° 0381, conserveront le bénéfice du tarif minimum, quelle que soit la position autre à laquelle éventuellement ils pourraient être assimilés.

Ad Article 3.

Si les livraisons fixées à l'article 3 et à la liste C comportent un excédent en poids par rapport aux tonnages fixés à ladite liste, cet excédent sera dédouané au tarif général et il ne sera pas fait obstacle au dédouanement des marchandises par la différence des régimes applicable à une même livraison.

Ad Article 5.

Il sera fait application des dispositions du Protocole de signature de l'accord commercial provisoire entre l'Allemagne et la France du 5 août 1926 relatives à l'article 6 dudit accord.

(Signé) HOESCH.

(Signé) A. BRIAND.

(Signé) M. BOKANOWSKI.

NOTENWECHSEL VOM 31. MÄRZ 1927.

I.

DEUTSCHE BOTSCHAFT

PARIS.

PARIS, den 31. März 1927.

HERR MINISTER !

Euerer Excellenz beehre ich mich, für die Durchführung des unter I, 4 der Liste D des Zusatzabkommens vom heutigen Tage zu dem Handelsabkommen und den wirtschaftlichen Vereinbarungen zwischen Deutschland und Frankreich vorgesehenen Kontingents für Zement der Nr. aus 230 des Deutschen Zolltarifs folgende Regelung vorzuschlagen :

Von der auf die Kontingentszeit vom 1. April bis 30. Juni 1927 entfallenden Kontingentsmenge von 12 000 t bleiben 5 500 t den Werken des Saargebiets vorbehalten. Für die Verteilung und Kontrolle dieses Kontingentsteiles finden die Bestimmungen des Artikels 4 unter I und II A der Vereinbarung zwischen Deutschland und Frankreich über den Warenaustausch zwischen Deutschland und dem Saargebiet vom 5. August 1926 Anwendung.

Hinsichtlich der Kontrolle des restlichen Kontingentsteiles von 6 500 t werden die aus der Anlage ersichtlichen Bestimmungen angewendet. Die Befugnis zur Abfertigung wird auf drei Zollstellen beschränkt, die im Einvernehmen beider Regierungen bestimmt werden.

Euere Exzellenz bitte ich, mir das Einverständnis zu diesem Vorschlage mitzuteilen.

Genehmigen Sie, Herr Minister, die Versicherung meiner ausgezeichneten Hochachtung.

(gezeichnet) HOESCH.

An Seine Exzellenz
den Minister der Auswärtigen Angelegenheiten
Herrn Aristide Briand.

ANLAGE.

Bei der Auflieferung von Zement französischen Ursprungs, der zur Einfuhr in das deutsche Zollgebiet bestimmt ist, auf die Eisenbahn übergibt der Absender der Eisenbahngesellschaft für jede von demselben Versender an denselben Empfänger gerichtete Sendung eine Erklärung nach dem beigefügten Muster in dreifacher Ausfertigung.

Die Eisenbahngesellschaft setzt nach Nachprüfung des in der Erklärung angegebenen Gewichts auf jede Ausfertigung den Tagesstempel des Auflieferungsbahnhofs. Zwei Ausfertigungen dieser Erklärung werden von ihr dem Frachtbrief beigefügt, der die Ware begleitet, und sind dem Zollamt bei der Anmeldung zur Verzollung mit vorzulegen. Die dritte Ausfertigung wird von der Eisenbahngesellschaft sofort dem Finanzministerium (Generalzolldirektion) in Paris übersandt.

Sobald die Deutsche Regierung nach ihren Ausschreibungen feststellt, dass 80 % des Kontingentsteils erreicht sind, teilt sie dies der Französischen Regierung mit.

Wenn das Kontingent erschöpft ist, kann Zement nur zu dem autonomen Zollsatz eingeführt werden.

BESCHEINIGUNG

ÜBER DIE VERSENDUNG VON ZEMENT IN DAS DEUTSCHE ZOLLGEBIET AUF GRUND DES ZWISCHEN DEUTSCHLAND UND FRANKREICH AM 31. MÄRZ 1927 ABGESCHLOSSENEN ZUSATZABKOMMENS.

Name und Anschrift des Versenders :

Name und Anschrift des Empfängers :

Bezeichnung der Ware nach dem deutschen Zolltarif : Nummer des deutschen Zolltarifs :

Zement (Angabe der Art)

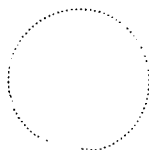
230

Von der Eisenbahngesellschaft bei der Auflieferung festgestelltes Gesamtrohgewicht der Ware ¹ :

..... Kilogramm,

Zahl, Art, Zeichen und Nummer der Packstücke oder der Eisenbahnwagen.....

Tagestempel des
Abgangsbahnhofs



Die Bescheinigung muss dreifach ausgefertigt werden. Zwei Ausfertigungen sind von der Eisenbahngesellschaft, bei der die Ware zum Versand aufgeliefert wird, dem die Ware begleitenden Frachtbrief beizufügen. Die dritte Ausfertigung ist von der Eisenbahngesellschaft sofort unfrankiert an das Finanzministerium (Generalzolldirektion), Rue de Rivoli, Paris, zu schicken.

Für jede Sendung desselben Absenders an denselben Empfänger ist eine Bescheinigung notwendig.

² TRADUCTION. — TRANSLATION.

ECHANGE DE NOTES EN DATE DU 31 MARS 1927.

AMBASSADE D'ALLEMAGNE
PARIS.

PARIS, le 31 mars 1927.

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur de proposer à Votre Excellence le règlement suivant pour l'exportation du contingent de ciment (N^o ex. 230 du tarif douanier allemand) prévu à la liste D. I. 4 de l'Avenant à l'Accord commercial provisoire et aux arrangements économiques conclus entre l'Allemagne et la France, signé en date de ce jour :

Sur le contingent total de 12.000 tonnes pour la période du 1^{er} avril au 30 juin 1927, une quantité de 5.500 tonnes est réservée aux usines de la Sarre. Pour la répartition et le contrôle de cette partie du contingent, il sera fait application des dispositions de l'article 4, section I et II A de l'arrangement conclu le 5 août 1926 entre l'Allemagne et la France au sujet des échanges commerciaux entre l'Allemagne et le Territoire du Bassin de la Sarre.

¹ Bei Versendung in ganzen Eisenbahnwagenladungen ist das Eigengewicht des Wagens nicht mit anzugeben.

² Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations.

² Translated by the Secretariat of the League of Nations.

Pour le contrôle du reliquat du contingent, c'est-à-dire 6.500 tonnes, il sera fait application des dispositions ci-annexées. L'autorisation de dédouanement ne sera donnée qu'à trois bureaux de douane, au sujet desquels un accord interviendra entre les gouvernements.

Je prie Votre Excellence de vouloir bien me faire connaître si elle accepte cette proposition. Veuillez agréer, etc.

(Signé) HOESCH.

A Son Excellence
Monsieur Aristide Briand,
Ministre des Affaires étrangères.

ANNEXE.

Lors de la remise aux chemins de fer de ciment d'origine française, destiné à être importé dans le territoire douanier allemand, l'expéditeur remettra à la Compagnie de chemins de fer, pour chaque envoi adressé par le même expéditeur au même destinataire, une déclaration en triple exemplaire conforme au modèle ci-joint.

Après vérification du poids déclaré, la Compagnie de chemins de fer apposera le timbre à date de la gare expéditrice sur les trois exemplaires de la déclaration. Deux de ces exemplaires seront joints par elle à la lettre de voiture qui accompagne la marchandise et devront être présentés au bureau de douane lors de la déclaration en douane. Le troisième exemplaire sera immédiatement transmis par la Compagnie de chemins de fer au Ministère des Finances (Direction générale des douanes) à Paris.

Dès que le Gouvernement allemand aura constaté, d'après ses registres, que le contingent est atteint dans une proportion de 80 %, il en fera part au Gouvernement français.

Le contingent une fois épuisé, le ciment ne pourra plus être introduit qu'au taux du tarif autonome.

ATTESTATION

CONCERNANT L'EXPÉDITION DE CIMENT EN TERRITOIRE DOUANIER ALLEMAND CONFORMÉMENT A L'AVENANT A L'ACCORD COMMERCIAL PROVISOIRE ET AUX ARRANGEMENTS ÉCONOMIQUES CONCLUS ENTRE LA FRANCE ET L'ALLEMAGNE, LE 31 MARS 1927.

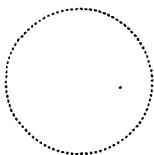
Nom et adresse de l'expéditeur.....
Nom et adresse du destinataire.....
Dénomination de la marchandise dans le tarif douanier allemand

Ciment (indiquer la qualité) N° du tarif douanier allemand :
230

Poids brut total de la marchandise constaté, lors de la prise en charge, par la Compagnie de chemins de fer ¹
..... kg.....

Nombre, nature, marques et numéros des colis et des wagons.....

Timbre à date de la
gare expéditrice.



L'attestation devra être établie en triple exemplaire. La Compagnie de chemins de fer chargée de l'expédition de la marchandise devra joindre deux de ces exemplaires à la lettre de voiture qui accompagne la marchandise. Le troisième exemplaire sera immédiatement adressé, en franchise postale, par la Compagnie de chemins de fer au Ministère des Finances (Direction générale des Douanes), rue de Rivoli, à Paris.

Une attestation spéciale devra être établie pour chaque envoi adressé par le même expéditeur au même destinataire.

¹ La tare du wagon ne sera pas comprise dans le poids indiqué si l'expédition est effectuée par wagon entier.

II.

MINISTÈRE
DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

PARIS, le 31 mars 1927.

MONSIEUR L'AMBASSADEUR,

Votre Excellence a bien voulu me proposer le règlement suivant pour l'exportation du contingent de ciment (N^o ex 230 du tarif douanier allemand) prévu à la liste D I, 4, de l'Avenant à l'Accord commercial provisoire et aux arrangements économiques conclus entre l'Allemagne et la France, signé en date de ce jour.

Sur le contingent total de 12.000 tonnes pour la période du 1^{er} avril au 30 juin 1927 une quantité de 5.500 tonnes est réservée aux usines de la Sarre. Pour la répartition de cette partie du contingent, il sera fait application des dispositions de l'article 4 sections I et II A, de l'Arrangement conclu le 5 août 1926 entre l'Allemagne et la France au sujet des échanges commerciaux du territoire du Bassin de la Sarre avec l'Allemagne.

Pour le contrôle du reliquat du contingent, c'est-à-dire 6.500 tonnes, il sera fait application des dispositions ci-annexées ; l'autorisation de dédouanement ne sera donnée qu'à trois bureaux de douane, au sujet desquels un accord interviendra entre les gouvernements.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que ces propositions recueillent mon entière approbation. Veuillez agréer, Monsieur l'Ambassadeur, l'assurance de ma haute considération.

(Signé) BRIAND.

Son Excellence
Monsieur von Hoesch,
Ambassadeur d'Allemagne,
Paris.

NOTENWECHSEL¹ VOM 18. MÄRZ 1927.

I.

DEUTSCHE BOTSCHAFT
PARIS.

PARIS, den 18. März 1927.

HERR MINISTER !

Euere Exzellenz haben den Wunsch ausgesprochen, der Burbacher Hütte für die Einfuhr von Thomasphosphatmehl in das deutsche Zollgebiet die gleichen Vergünstigungen zuteil werden zu lassen, wie sie in der deutsch-französischen Vereinbarung vom 6. November 1926 vorgesehen sind.

Nach dem Wortlaut dieser Vereinbarung und der Note der Französischen Regierung vom gleichen Tage hat die Deutsche Regierung die zollfreie Einfuhr von 125 000 t Thomasphosphatmehl in das deutsche Zollgebiet gestattet, während die Französische Regierung sich verpflichtet hat, nur 75 000 t dieses Produkts in das deutsche Zollgebiet ausführen zu lassen.

Entsprechend dieser Regelung ist die Deutsche Regierung zu folgender Vereinbarung bereit : Die Deutsche Regierung wird die zollfreie Einfuhr von weiteren 50 000 t Thomasphosphatmehl in das deutsche Zollgebiet gestatten, und die Französische Regierung verpflichtet sich, ihrerseits ein Mehrkontingent von 50 000 t Thomasphosphatmehl in das deutsche Zollgebiet ausführen zu lassen. Dabei herrscht Einverständnis darüber, dass, wenn das Kontingent, dessen Einfuhr in das deutsche Zollgebiet durch die Französische Regierung gestattet ist, die Höchstmenge von

¹ Les termes de cette lettre étant cités en langue française dans celle de la même date du ministre des Affaires étrangères de France, il ne paraît pas nécessaire d'en donner une traduction en français.

¹ The terms of this letter being reproduced in French in the letter of the same date from the French Minister for Foreign Affairs, it did not seem necessary to give a French translation here.

175 000 t atteint, 50 000 t auf das von der Burbacher Hütte hergestellte Thomasmehl entfallen sollen. Im Falle, dass dieses Kontingent niedriger sein sollte als 175 000 t, soll sich der Anteil der Burbacher Hütte entsprechend vermindern. Es soll 40 000 t nicht übersteigen, wenn die Mindesteinfuhr 125 000 t beträgt.

Die vorliegende Abmachung soll mit Wirkung vom 1. Dezember 1926 in Kraft treten und die selbe Geltungsdauer haben wie die Vereinbarung vom 6. November 1926.

Die Bestimmungen des Protokolls vom 16. Februar 1927 finden hierauf Anwendung.

Indem ich Euere Exzellenz bitte, Ihr Einverständnis zu der vorstehenden Vereinbarung zum Ausdruck zu bringen, habe ich die Ehre, Euerer Exzellenz mitzuteilen, dass nach Auffassung der Deutschen Regierung die durch den gegenwärtigen Notenaustausch getroffene Vereinbarung eine vertragliche Regelung zwischen den beiden Regierungen darstellt.

Genehmigen Sie, Herr Minister, den Ausdruck meiner ausgezeichnetsten Hochachtung.

(gezeichnet) HOESCH.

Seiner Exzellenz
dem Minister der Auswärtigen Angelegenheiten
Herrn Aristide Briand
Paris.

II.

MINISTÈRE
DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

PARIS, le 18 mars 1927.

MONSIEUR L'AMBASSADEUR,

A la date de ce jour, Votre Excellence a bien voulu m'adresser la lettre suivante :

MONSIEUR LE MINISTRE,

Votre Excellence a exprimé le désir que soient accordés aux Usines de Burbach, pour l'exportation de scories phosphatées Thomas pulvérisées dans le territoire douanier du Reich, les mêmes avantages que ceux qui ont été prévus par l'Arrangement franco-allemand du 6 novembre 1926.

Aux termes de cet arrangement et de la lettre du Gouvernement français, en date du même jour, le Gouvernement allemand a autorisé l'importation en franchise de douane, dans le territoire douanier du Reich, de 125.000 tonnes de scories phosphatées Thomas pulvérisées, tandis que le Gouvernement français ne s'est engagé à laisser exporter dans ledit territoire que 75.000 tonnes de ce produit.

Vu ces dispositions, le Gouvernement allemand est prêt à convenir de ce qui suit : le Gouvernement allemand autorisera l'entrée en franchise de douane, dans le territoire douanier du Reich, en sus des quantités précitées, de 50.000 tonnes de scories phosphatées Thomas pulvérisées, et le Gouvernement français s'engage, de son côté, à laisser exporter dans le territoire douanier du Reich un contingent supplémentaire de 50.000 tonnes de scories phosphatées Thomas pulvérisées. Il est entendu que si le contingent dont l'exportation dans le territoire douanier du Reich est autorisée par le Gouvernement français, atteint le chiffre maximum de 175.000 tonnes, 50.000 tonnes seront attribuées aux scories phosphatées Thomas pulvérisées, produites par les Usines de Burbach. Au cas où ce contingent serait inférieur à 175.000 tonnes, la part de Burbach subira une réduction correspondante. Elle ne sera pas supérieure à 40.000 tonnes, si le contingent ne s'élève qu'à 125.000 tonnes.

La présente convention prendra effet à partir du 1^{er} décembre 1926 et sa durée de validité sera la même que celle de la Convention du 6 novembre 1926.

Les dispositions du Protocole du 16 février 1927 lui seront applicables.

En priant Votre Excellence de me marquer son accord sur ce qui précède, j'ai l'honneur de lui faire connaître que le Gouvernement allemand considérera le présent échange de lettres comme consacrant l'arrangement intervenu entre les deux gouvernements.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que le Gouvernement français donne son accord aux propositions contenues dans cette communication et qu'il considère le présent échange de lettre comme consacrant l'arrangement intervenu entre les deux Gouvernements.

Veillez agréer, Monsieur l'Ambassadeur, les assurances de ma très haute considération.

(Signé) BRIAND.

Son Excellence
Monsieur von Hoesch,
Ambassadeur d'Allemagne,
Paris.

PROTOKOLL ZUM NOTENWECHSEL VOM 18. MÄRZ 1927.

PROTOKOLL.

PROTOCOLE

Es besteht Einverständnis darüber, dass die durch Notenwechsel vom 18. März 1927 getroffene Vereinbarung über die zollfreie Einfuhr eines Kontingents von 50 000 t Thomasphosphatmehl ins deutsche Zollgebiet drei Tage nach dem Tage in Kraft treten soll, an dem die Deutsche Regierung der Französischen Regierung Mitteilung davon macht, dass die Vereinbarung in Deutschland die Zustimmung der an der Gesetzgebung beteiligten Instanzen erhalten hat.

Die Bestimmungen des am 31. März 1927 abgeschlossenen Zusatzabkommens zu dem vorläufigen Handelsabkommen und den wirtschaftlichen Vereinbarungen zwischen Deutschland und Frankreich finden gleichfalls auf den Notenwechsel vom 18. März 1927 Anwendung.

PARIS, den 31. März 1927.

(gezeichnet) HOESCH.

(gezeichnet) BRIAND.

Il est entendu que l'Accord intervenu par l'échange de notes en date du 18 mars 1927 sur l'entrée en franchise dans le territoire du Reich d'un contingent de 50.000 tonnes de scories phosphatées Thomas pulvérisées sera mis en vigueur trois jours après la date à laquelle le Gouvernement allemand informera le Gouvernement français de l'approbation de l'accord, par l'assemblée législative allemande.

Les dispositions de l'Avenant à l'Accord commercial provisoire et aux arrangements économiques conclus entre l'Allemagne et la France le 31 mars 1927 s'appliqueront également à l'échange de notes du 18 mars 1927.

PARIS, le 31 mars 1927.

(Signé) HOESCH.

(Signé) BRIAND.

¹ TRADUCTION. — TRANSLATION.

No. 1524. — SUPPLEMENTARY AGREEMENT TO THE PROVISIONAL COMMERCIAL AGREEMENT AND TO THE ECONOMIC ARRANGEMENTS CONCLUDED BETWEEN GERMANY AND FRANCE. SIGNED AT PARIS, MARCH 31, 1927.

THE PRESIDENT OF THE GERMAN REICH and THE PRESIDENT OF THE FRENCH REPUBLIC, being desirous of developing commercial relations between the two countries until such time as a final Convention is concluded, have decided for this purpose to conclude the present Supplementary Agreement and have appointed as Plenipotentiaries :

THE PRESIDENT OF THE GERMAN REICH :

M. Leopold VON HOESCH, German Ambassador at Paris ;

THE PRESIDENT OF THE FRENCH REPUBLIC :

M. Aristide BRIAND, Minister for Foreign Affairs ; and

M. BOKANOWSKI, Minister of Commerce, Industry, Posts and Telegraphs ;

Who, having communicated their full powers found in good and due form, have agreed upon the following provisions :

Article 1.

The products of French Customs territory enumerated in List A annexed shall, on being imported into German Customs territory, be granted the favours mentioned in the said list.

The provisions of paragraph 1 shall not apply to products warehoused in German Customs territory, or imported into German free zones, before the entry into force of the present Supplementary Agreement.

Article 2.

Products originating in or coming from Germany enumerated in List B annexed shall, on being imported into French Customs territory, be granted the favours mentioned in the said list, as regards Customs duties and all surtaxes or coefficients of increase which France applies at present or may apply hereafter.

The products enumerated in List B which, in accordance with paragraph 1, come under the minimum tariff, shall for that reason enjoy most-favoured-nation treatment.

The percentages of reduction on the general tariff enumerated in List B shall remain the same whatever may be the increases or reductions in duties, surtaxes or coefficients which France may establish during the term of the present Supplementary Agreement.

The quotas enumerated in List B shall be added to those which have been established, for the same products, under the terms of the previous Agreements and Arrangements extended in virtue of the Protocol of February 16, 1927, and of Article 6 below.

¹ Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations.

¹ Translated by the Secretariat of the League of Nations.

Article 3.

The products enumerated in List C annexed shall, on being imported into French Customs territory, be granted, within the limits of the quotas therein provided, the French minimum tariff duties at present in force.

If they are imported after the expiry of the present Additional Agreement, they shall continue to enjoy the benefits of the minimum tariff at present in force, and if, at the time of their importation, a new minimum tariff should be in force on French Customs territory, the French Government shall request Parliament to take all steps necessary to enable the said products to be imported under the régime in force at the time when the present Additional Agreement was signed.

Article 4.

As regards the products enumerated in List B annexed, it is understood that the Customs duties, surtaxes and coefficients provided for in this list shall only be subject to increase proportionate to the increase in the French official index of wholesale prices. However, this increase may only be imposed after an increase in the wholesale index of at least 20 per cent, as compared with the index of the month preceding the entry into force of the present Additional Agreement.

Article 5.

Articles 4, 5, 6, 13 and 14 of the Provisional Commercial Agreement of August 5, 1926, shall also apply to the products mentioned in Articles 1, 2 and 3.

Article 6.

The Provisional Commercial Agreement and the economic Arrangements concluded between Germany and France, the duration of which was extended by the Protocol of February 16, 1927, namely :

The Provisional Commercial Agreement between Germany and France, of August 5, 1926 ;

The Arrangement concluded between Germany and France relating to commercial exchanges between the Territory of the Saar Basin and Germany, of August 5, 1926 ; and

The Agreement between France and Germany, of November 6, 1926, concerning the exchange of products of certain German and Saar industries,

shall remain in force until the expiry of the present Additional Agreement, which, under the following Article, is fixed for June 30, 1927.

The supplementary quotas for the month of June 1927 shall accordingly be fixed at one-sixth of the quotas provided for in the Provisional Commercial Agreement of August 5, 1926, and the Arrangement relating to commercial exchanges between the Territory of the Saar Basin and Germany, of August 5, 1926, and at one-twelfth of the quotas provided for in the Agreement between France and Germany of November 6, 1926, concerning the exchange of products of certain German and Saar industries. These supplementary quotas shall hold good under the conditions provided for in the said agreements and arrangements, without prejudice to the utilisation in the month of June of the quantities previously fixed but not yet utilised.

The Provisional Commercial Agreement and the Economic Arrangements referred to in the present Article shall be modified in accordance with the provisions inserted in List D annexed. These provisions shall enter into force, as regards the tariffs to be applied and the Customs clearance of the goods, as from April 11, 1927, and as regards the computation of the quotas, as from April 1, 1927.

Article 7.

The present Supplementary Agreement shall come into force on April 11, 1927, and shall terminate on June 30, 1927. It shall be ratified and the instruments of ratification shall be exchanged as soon as possible at Paris.

If the French Government in virtue of the powers conferred on it by law, should enforce the present Supplementary Agreement before its ratification, it undertakes to submit it to Parliament for approval before May 15, 1927.

In faith whereof the Plenipotentiaries have signed the present Supplementary Agreement and have thereto affixed their seals.

Done in duplicate, in German and French, at Paris, March 31, 1927.

(Signed) HOESCH.

(Signed) A. BRIAND.

(Signed) M. BOKANOWSKI.

LIST A.

Number in the German Tariff	Description of Goods	Treatment	Quotas for Duration of the Agreement
1	2	3	4
ex 180	Wines of natural alcoholic strength in receptacles each containing 50 litres or more : Red White Wines of fortified alcoholic strength of a minimum of 140 grammes and of a maximum of 180 grammes per litre : In receptacles containing each 50 litres or more In other receptacles <i>Note</i> : Natural red wine with minimum quantity of alcohol of 95 grammes and maximum quantity of 140 grammes per litre, and with sugar-free extract of at least 28 grammes per litre, intended for blending, under Customs supervision, with unblended red wine produced in Germany	Most-favoured-Nation treatment do. do. do. do.	Quota A : 6,500,000 kg. (dutiabie weight) Quota B : 500,000 kg. (dutiabie weight)
ex 182	Vermouth with maximum quantity of alcohol of 180 grammes per litre and with sugar-free extract of at least 18 grammes per litre : In receptacles each containing 15 litres or more In other receptacles	do. do.	

Note. — Red and white wines of natural alcoholic strength, etc. enumerated under No. ex 180, form quota A ; the other wines under No. ex 180 and those enumerated under No. ex 182, form quota B.

LIST B.

No. in French Tariff	Description of Goods	Treatment	Quota for Duration of the Agreement
1	2	3	4
ex 128 and ex 133	Pit props	Minimum Tariff	11,500 tons
ex 128 and ex 133 <i>bis</i>	Railway sleepers, impregnated or chemically treated in any way	M. T.	5,000 tons
ex 133 and ex 133 <i>bis</i>	Poles (poles for hops, telegraph poles, etc.) whether impregnated or not, etc.	M. T.	3,000 tons
ex 172 <i>ter</i>	Beer	M. T.	300,000 kg.
017 and 018	Hydrochlorate of ammonia, crude and refined	M. T.	150,000 kg.
036	Sulphide of carbon	M. T.	225,000 kg.
058	Other iodides	M. T.	150 kg.
063	Chlorides of phosphorus	M. T.	15,000 kg.
099	Carbonate of barium	M. T.	750,000 kg.
0103	Sulphide of barium	M. T.	105,000 kg.
0107	Carbonate of calcium, precipitate	M. T.	150,000 kg.
0111	Chromic acid	M. T.	3,000 kg.
ex 0114	Bichromate of sodium	M. T.	175,000 kg.
0116	Oxides of chromium	M. M.	7,500 kg.
0126	Oxide of tin	M. T.	30,000 kg.
ex 0134	Electron metal	M. T.	132,000 kg.
0136	Carbonate of magnesium	M. T.	75,000 kg.
0144	Chlorides, nitrates, oxides and sulphates of mercury	M. T.	40,000 kg.
0157	Carbonate of potash	M. T.	203,000 kg.
0204	Acetic anhydride	M. T.	15,000 kg.
ex 0214	Formic acid	M. T.	30,000 kg.
ex 0288	Anthranilic acid	M. T.	7,000 kg.
0307	Phenylacetanilide, ethylacetanilide	M. T.	4,500 kg.
ex 0313	Tobias acid	M. T.	7,500 kg.
0321	Orthoanisidine	M. T.	4,000 kg.
ex 0376	Hardened casein and other artificial organic plastic materials, excluding products of phenolic consideration	M. T.	7,500 kg.
ex 0381	Basilite, triolite	M. T.	20,000 kg.
	Vulcanisation accelerators : Aldehyde ammonia, orthotolybiguanidide, tetramethylthiuramdisulphide, thiocar- banilide	M. T.	21,000 kg.
	Crotonic aldehyde	M. T.	15,000 kg.
	Glycol and its ethers and esters and its ethers and esters of tartaric acid	M. T.	75,000 kg.
	Coripol	M. T.	3,000 kg.
295	Ultramarine	M. T.	23,500 kg.
310	Colours not enumerated, etc.	M. T.	25,000 kg.
ex 361	Electric incandescent lamps with metallic filaments, with their mountings, gas-filled, weighing more than 15 grammes each	56 % M. T.	100,000 pieces
ex 461 <i>quater</i>	Photographic films	M. T.	60,000 reels

No. in French Tariff	Description of Goods	Treatment	Quotas for Duration of the Agreement
1	2	3	4
ex 505	Electrometers :		
	Small meters (weighing up to 5 kg. each)	M. T.	2,000 pieces
	and assembled parts thereof	M. T.	1,000 pieces
	Meters weighing more than 5 kg. each . .	64 %	100,000 kg.
517 bis	Other looms for spinning, etc.	64 %	150,000 kg.
518	Weaving looms		
ex 519 bis	Looms for making tulle, lace, guipure lace :		
	Others	58 %	50,000 kg.
ex 523	Upper parts of sewing machines	M. T.	8,000 pieces
ex 524	Dynamo-electric machines weighing :		
	2,000 kg. and more	M. T.	300,000 kg.
	1,000 kg. to 2,000 kg. exclusive	M. T.	100,000 kg.
	50 kg. inclusive to 1,000 kg. exclusive.	M. T.	80,000 kg.
ex 524	Electric borers weighing 75 kg. each at the		
	most	M. T.	100 pieces
ex 524	Machines for waxing wooden floors	M. T.	800 pièces
ex 524			
ex 524 bis			
ex 460 series	Electrically worked vacuum cleaners . . .	M. T.	800 pieces
ex 644			
etc.			
ex 524 bis	Electrical measuring apparatus of every kind,		
	including apparatus for measuring and		
	testing smoke, weighing :		
	Less than 5 kg.	M. T.	1,000 kg.
	5 kg. and more	M. T.	2,000 kg.
ex 524 bis	Complete wireless receiving sets and com-		
	plete apparatus for rapid telegraphy and		
	electric signalling of every kind, including		
	valves intended for such apparatus, but		
	excluding valves imported separately . .	M. T.	2,000 kg.
ex 524 bis	Electrical heating apparatus	M. T.	6,000 kg.
ex 524 bis	Electrical medical apparatus, excluding		
	X-rays bulbs	M. T.	15,000 kg.
ex 524 bis	Electrical fittings (not containing coils of		
	insultated metallic wire) such as contact-		
	breakers, sockets, fuses, switches, etc. . .	M. T.	7,000 kg.
ex 525	Machine tools weighing 250 kg. and more .	64 %	100,000 kg.
ex 525 ter	Calculating machines	60 %	2,000 kg.
ex 525 quater	Machines for rinsing, corking and placing		
	capsules on bottles, and bottling, weighing		
	more than 100 kg.	60 %	60,000 kg.
ex 525 quin-	Tops of blast furnaces ; casting ladles ; metal		
	mixers ; truck ladles ; live roller gear beds ;		
	scrapers for rollers ; etc... excluding charg-		
	ing apparatus for blast furnaces, steel		
	converters, rolling-works of various rollers		
	and charging apparatus for Martin furnaces	67 %	300,000 kg.
ex 525 series	Apparatus complete, but not enumerated,		
	weighing :		
	5,000 kg. and more	67 %	600,000 kg.
	Less than 5,000 kg.	60 %	400,000 kg.

No. in French Tariff	Description of Goods	Treatment	Quotas for Duration of Agreement
1	2	3	4
ex 533	Component parts of machines, of steering and brake apparatus, and of shafting of iron or of wrought steel, etc.... worked . . .	M. T.	100,000 kg.
ex 535 bis	Component parts of machines and of shafting not specified of two or more metals, etc... weighing 10 kg. and more	64 %	250,000 kg.
ex 537	Boring-machines of all kinds, milling cutters of all kinds, simple screw-plates, drilling blades, boring machine casings, casings for drills, screw-plate supports, wrenches, lengthening pieces of drills for screw-taps, tools for threading, turning, planing, mortising and <i>à molette</i> , reaming blades .	68 %	10,000 kg.

Additional notes :

1. If the electrical goods enumerated in the present list are liable to pay duty or surtaxes by reason of the fact that they contain certain metals, the tariff numbers of which are not expressly mentioned in this list, it is understood that the minimum rates of these duties or surtaxes shall be applied.

2. The minimum tariff shall be applied to materials of all kinds serving as packing for the goods mentioned in List B, if these materials are dutiable separately under the Customs regulations.

3. In general, it is understood that, when an item in the French tariff appears under its number in List B annexed to the Additional Agreement without any restriction being indicated by the addition of the word " ex ", the specified concession applies to the whole item.

LIST C.

No. in French Tariff	Description of Goods	Treatment	Quotas
1	2	3	4

A. Materials intended for the electrical installation of the Burbach Works (Saar Territory).

ex 524	Motors	M. T.	49 pieces weighing 44,000 kg.
ex 524 bis	Complete switchboard	M. T.	1 piece weighing 11,000 kg.
ex 524	Continuous current motors whose speed can be regulated	M. T.	4 pieces weighing 12,000 kg.
ex 524	Rotary current motor	M. T.	1 piece weighing 2,000 kg.

No. in French Tariff	Description of Goods	Treatment	Quotas
1	2	3	4
ex 524	} Converter with its accessories	M. T.	1 piece weigh- ing 187,100 kg.
ex 524 bis			
ex 532	} Flywheel for above converter	M. T.	1 piece weigh- ing 101,000 kg.
ex 532 ter			
ex 512 bis	Ventilators for cooling	M. T.	2 pieces weigh- ing 890 kg. each
ex 524	Rolling-mill motor	M. T.	
ex 524	Motor for above ventilators	M. T.	1 piece weigh- ing 135,000 kg.
ex 524	Filter for cleaning the cooling-air	M. T.	
ex 525 sexes			2 pieces weigh- ing 1,400 kg. 1 piece weigh- ing 2,000 kg.

B. *Materials intended for the electric installation of the factories at Rothe Erde Work (Saar Territory)*

ex 524	Motors	M. T.	50 pieces weigh- ing 40,000 kg.
--------	------------------	-------	------------------------------------

C. *Materials intended for the electric installation of the Neuenkirchen Works (Saar Territory).*

ex 536	} Parts of a rotary current dynamo for gas engine	M. T.	47,000 kg.
ex 524			
ex 524	} Converter with its various accessories . . .	M. T.	14,700 kg.
ex 524 bis			
ex 535 bis	Converter	M. T.	1 piece weigh- ing 10,000 kg.
ex 524	Transformer	M. T.	
ex 524	} Choking-coil and tension distributing coil.	M. T.	2 pieces weigh- ing 1,820 kg.
ex 524 bis			
ex 524			
ex 524 bis			

D. *Materials intended for the electrical installation of the Dillingen Works (Saar Territory).*

ex 524	Rolling mill motor	M. T.	1 piece weigh- ing 11,000 kg.
--------	------------------------------	-------	----------------------------------

E. *Materials intended for the Saar Territory Electric Tramways at Saarbrück.*

ex 524	Traction motor	M. T.	20 pieces weigh- ing 32,000 kg.
ex 524 bis	Control gear	M. T.	

No. in French Tariff	Description of Goods	Treatment	Quotas
1	2	3	4

F. *Materials intended for the Electrical Generating Works at Saarbrück.*

ex 510	Turbine	M. T.	1 piece weighing 6,300 kg.
ex 524	Alternating current generators	M. T.	1 piece weighing 6,400 kg.
ex 510	Transmission gear imported with turbine	M. T.	1 piece weighing 3,000 kg.
ex 524 bis	Regulator	M. T.	1 piece weighing 200 kg.
ex 525 series	Condenser	M. T.	1 piece weighing 3,800 kg.
ex 535 ter	Cables of various diameters	M. T.	35 kilometres weighing 250,000 kg.
ex 524 bis	Accessories for above articles	M. T.	15,000 kg.

Additional notes.

I. The minimum tariff shall be applied to materials of all kinds serving as packing for the goods mentioned in List C, if these materials are dutiable separately under the Customs regulations.

II. The numbers in the French tariff appearing in the present list are only given as an indication and may later be rectified, it being understood that the minimum tariff will be applied in all cases.

LIST D.

I. PROVISIONAL COMMERCIAL AGREEMENT BETWEEN FRANCE AND GERMANY DATED AUGUST 5, 1926.

List A.

- (1) Ex 33 : In item "ex 33." in the last paragraph, after the word "celery" add the word "onion".
- (2) The wording for items ex 162, ex 164 and ex 165 shall be replaced by the following :

ex 162	Meal, even when baked or roasted : Of grain, except oats and barley Of oats and barley	Most-favoured-nation treatment	Reichsmarks 11.50
ex 164	Pearled grain, grits and groats : Of grain, except oats and barley Of oats and barley		
ex 165	Other milling products : Of grain, except oats and barley Of oats not in separate packages of 2 ½ kg. gross weight or under Of barley	do. do. do. do.	

- (3) Ex 178 and ex 179 alcohol.

In items ex 178 and ex 179, add the words and "Armagnac" to the term "Cognac" whenever the latter occurs, and in item "ex 178", substitute the words "Cognac and Armagnac brandies", for "Cognac brandies".

- (4) Add the following item :

ex 230	Portland cement, Roman cement, pozzolana cement, Magnesia cement, slag cement and the like, with or without the addition of colouring or other materials, not ground (cement clinker, cement grits, etc.), ground, crushed	Most-favoured-nation treatment	24,000 tons (gross weight.) quota for 6 months
--------	--	--------------------------------	---

- (5) ex 541 Hats made of plaited palm-leaves, etc.

Replace the word " only bleached " by " unbleached or bleached ".

List B.

- (1) 504 bis. Table and wall clocks of all kinds, for standing, etc.

Insert the following note :

Cases and stands for wall and table clocks weighing more than 500 grammes each shall be allowed a reduction of 50 % on the general tariff, whatever the material of which they are composed.

- (2) ex 524 bis. Electric soldering apparatus.

Insert the following note :

Electric soldering apparatus weighing from 1,200 to 12,000 kg. containing coils of insulated metallic wire shall be given the Customs favours conceded to apparatus of this kind not containing coils.

- (3) 592 and 592 bis. Furniture other than bent wood, other than chairs :

Insert the following note :

Cases and stands for table and wall clocks, for which the duties shall be those provided for under No. 504 bis above, shall not be allowed the minimum tariff.

II. ARRANGEMENT CONCLUDED ON AUGUST 5, 1926, BETWEEN GERMANY AND FRANCE RELATING TO COMMERCIAL EXCHANGES BETWEEN THE SAAR TERRITORY AND GERMANY.

List B.

Add the following item :

ex 162	Meal, even when baked or roasted : Of grain, except oats and barley . . .	Reichsmarks 7.70	3,000 tons (quota for 6 months)
--------	--	------------------	---------------------------------------

III. AGREEMENT BETWEEN FRANCE AND GERMANY OF NOVEMBER 6, 1926, CONCERNING THE EXCHANGE OF PRODUCTS OF CERTAIN GERMAN AND SAAR INDUSTRIES.

List B 1.

Replace item 786 by the following :

ex 786	Sheet iron, except bands (<i>larges plats</i>) more than 25 cms. broad, rough, scaled, straightened, dressed, or varnished, of whatever thickness	Duty free	(within the limits of the total quota)
--------	---	-----------	--

List B 2.

- The quota provided for under categories 778/779 for " Iron tubes, etc. " is raised from 45,000 to 70,000 tons.
- To item 785 B, after the words " bands (*larges plats*) ", add the following words " of a breadth of 25 cms. or less ".

3. After item ex 786, add the following item :

ex 786	Bands (<i>larges plats</i>) more than 25 cms. broad, rough, scaled, straightened, dressed, or varnished, of whatever thickness	Duty free	(withing the limits of the total quota)
--------	--	-----------	---

List B 3.

1. Add the following item :

361	Ground Thomas basic slag, ground	Duty free	20,000 tons
-----	--	-----------	-------------

2. The quota provided for under No. 797 "Axles for railway wheels, etc." is increased from 30 to 180 tons.
 3. The quota provided for under No. 919/920 "Parts of cycles, etc." is increased from 15 to 60 tons.

PROTOCOL OF SIGNATURE.

As regards the application of the Supplementary Agreement, signed on this day's date, the High Contracting Parties have agreed upon the following provisions :

Ad Articles 1 and 2.

CONTROL OF QUOTAS.

A. Export from French Customs territory to German Customs territory.

In order to enjoy the advantages provided for in the present Supplementary Agreement, each consignment of wines or vermouth from one and the same consigner to one and the same consignee must be accompanied, on importation into German Customs territory, by a quota certificate, issued by the French Ministry of Agriculture.

Each application for a quota certificate must be submitted in duplicate in accordance with the annexed form.

The French Ministry of Agriculture shall endorse the applications, within the limits of the quota. The endorsement, together with the signature of the competent official of the Ministry of Agriculture, shall confer on the application the character of a quota certificate. This shall be delivered to the applicant as soon as the quantity is entered in the quota.

The duplicate quota certificate shall be addressed to the German Embassy at Paris, marked "Copy".

The quota certificate authorises the importer to import, through one of the Customs offices open for the importation of wines, the quantities of goods stated on the certificate. The quota certificate must accompany the goods on crossing the German frontier, and must be produced at the time of the Customs clearance together with the Customs declaration.

Quota certificates shall not be transferable. They shall only be valid for the quantities for which they have been issued. Nevertheless, importation may take place by partial consignments, to an amount not exceeding the said quantities, on the express condition that the total quantity covered by one certificate shall be declared at the Customs and be sent for final clearance to the same office within a period of one month, or at latest, by the date of expiry of the present Additional Agreement.

The quantities of goods imported into German Customs territory shall be inscribed in the quota with the weight on which the duties payable are calculated. The German Government shall notify the French Government as soon as 75 % of the quota has been reached.

The German Government shall notify the French Government every fifteen days, in the case of each quota, of the unused balance of the quantities entered on the quota certificates registered with the French Ministry of Agriculture, and new quota certificates may be issued within these limits.

After the quotas have been exhausted, the goods in question may only be imported under the general tariff.

QUOTA CERTIFICATE

FOR THE DESPATCHING INTO GERMAN CUSTOMS TERRITORY OF THE WINES OR VERMOUTH MENTIONED IN THE ADDITIONAL AGREEMENT CONCLUDED BETWEEN GERMANY AND FRANCE ON MARCH 31, 1927.

Name and address of consignor :

Name and address of consignee :

Description of Goods in accordance with the German Customs tariff	No. in German Tariff	Stipulated duty per 100 kilogms Reichsmarks	Quantity in kilogms (given in accordance with note below)
Wine of natural alcoholic strength in receptacles each containing 50 litres or more (including tank and reservoir wagons) :			
Red	180	32	.....
White	180	45	.....
Natural red wine with minimum alcoholic strength of 95 grammes and maximum strength of 140 grammes per litre, and with sugar-free extract of at least 28 grammes per litre, intended for blending, under Customs control, with unblended red wine produced in Germany	180	20	.....
Wine of fortified alcoholic strength of a minimum of 140 grammes and a maximum of 180 grammes per litre :			
In receptacles containing each 50 litres or more	180	32	.....
In other receptacles	180	55	.....
Vermouth of a maximum alcoholic strength of 180 grammes per litre and with sugar-free extract of at least 18 grammes per litre :			
In receptacles containing each 15 litres or more	182	25	.....
In other receptacles	182	35	.....
		Total....	.....

In words kilogms.

Number, nature, mark and numbering of the packages, (casks, cases, baskets, etc.) or tank-wagons (reservoir-wagons)
 192.....

(Signature of consignor.)

Endorsed at the French Ministry of Agriculture and reckoned in quota A under No.
B under No.

Paris..... 192.....

(Signature of the competent official.)

Ministry stamp.

The quota certificate must accompany the consignment until this latter is cleared through a German Customs office.

Further, a certificate of origin for each consignment must be produced at the German Customs office.

Note : Enter in figures and words :

- (a) For wines in tank or reservoir wagons : the weight of the wine plus 17 % ;
 (b) For wines and vermouth in bottles packed in cases : the gross weight of the consignment minus 24 % ;
 (c) For wines and vermouth in bottles packed in baskets : the gross weight of the consignment minus 16 % ;
 (d) For all other cases : the gross weight of the consignment.

B. *Export from German Customs Territory into French Customs Territory.*

As regards the control of the quotas provided for in List B the provisions laid down in the Protocol of Signature to the Provisional Commercial Agreement between Germany and France of August 5, 1926, (Ad Articles 1 and 2, paragraph B) shall apply.

Ad Article 2.

The following chemical products : basilite, triolite and coripol, not expressly enumerated in the Customs tariff but given in List B under No. 0381, shall continue to enjoy the minimum tariff, even if they should subsequently be placed in another item.

Ad Article 3.

If any of the consignments provided for in Article 3 and in List C exceed the weight fixed for such consignments in the said list, such excess shall be dutiable at the general tariff rate ; the difference between the régimes applicable to the same consignment shall not, however, in any way prevent the goods from being cleared through the Customs.

Ad Article 5.

The provisions of the Protocol of Signature to the Provisional Commercial Agreement between Germany and France of August 5, 1926, which relate to Article 6 of the said Convention, shall apply.

(Signed) HOESCH.
(Signed) A. BRIAND.
(Signed) M. BOKANOWSKI.

EXCHANGE OF NOTES DATED MARCH 31, 1927.

I.

GERMAN EMBASSY.
PARIS.

PARIS, *March 31, 1927.*

YOUR EXCELLENCY,

I have the honour to propose to you the following arrangement for the export of the quota of cement (No. ex 230 in the German Customs Tariff) provided for in List D I. 4 of the Supplementary Agreement, signed under the present date, to the Provisional Commercial Agreement and to the Economic Arrangements concluded between Germany and France :

Of the total quota of 12,000 tons for the period from April 1 to June 30, 1927, a quantity of 5,500 tons is reserved for the factories in the Saar Territory. The distribution and control of this part of the quota, shall be governed by the provisions of Article 4, Sections I and II A, of the Arrangement concluded on August 5, 1926, between Germany and France, relating to commercial exchanges between the Territory of the Saar Basin and Germany.

As regards the control of the rest of the quota, namely, 6,500 tons, the annexed provisions shall apply. The authorisation to clear the goods shall only be given to three Customs Offices, to be agreed upon by the two Governments.

I would beg you to inform me whether you accept this proposal.

I have the honour to be, etc.

(Signed) HOESCH.

His Excellency
M. Aristide Briand,
Minister for Foreign Affairs.

ANNEX.

When cement of French origin is handed over to the railway for importation into German Customs territory, the consigner shall submit to the railway company, in the case of each consignment sent by one and the same consigner to one and the same consignee, a declaration in triplicate drawn up in accordance with the annexed form.

After verifying the declared weight, the railway company shall affix the date stamp of the station of dispatch on the three copies of the declaration. Two of these copies shall be attached by it to the way-bill accompanying the goods and shall be presented at the Customs Office at the time of the Customs declaration. The third copy shall immediately be forwarded by the railway company to the Ministry of Finance (General Customs Department) at Paris.

As soon as the German Government has ascertained from its register that eighty per cent of the quota has been reached, it shall advise the French Government of the fact.

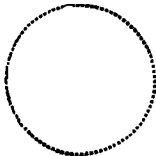
When the quota is exhausted, cement can only be imported at the autonomous tariff rate.

CERTIFICATE

RELATING TO THE DESPATCH OF CEMENT IN GERMAN CUSTOMS TERRITORY IN CONFORMITY WITH THE ADDITIONAL AGREEMENT TO THE PROVISIONAL COMMERCIAL AGREEMENT AND TO THE ECONOMIC ARRANGEMENTS CONCLUDED BETWEEN GERMANY AND FRANCE ON MARCH 31, 1927.

Name and address of consigner	
Name and address of consignee	
Description of goods in the German Customs Tariff	No. in German Customs Tariff
<i>Cement (state quality)</i>	230
.....	
Total gross weight of the goods as ascertained by the railway at the time of taking them over ¹ :	
..... kilogrammes,	
Number, description, marks and numbering of the packages and wagons	
.....	

Date-stamp of
despatching station.



The certificate shall be made out in triplicate. The railway company entrusted with the forwarding of the goods shall attach two of these copies to the way-bill accompanying the goods. The third copy shall immediately be forwarded by the railway company, post free, to the Ministry of Finance (General Customs Department), Rue de Rivoli, Paris.

A special certificate shall be drawn up for each consignment sent by one and the same consigner to one and the same consignee.

¹ The actual weight of the wagon shall not be included in the weight indicated if the goods are despatched in complete wagon-loads.

II.

MINISTRY
OF FOREIGN AFFAIRS.

PARIS, *March 31, 1927.*

YOUR EXCELLENCY,

You were good enough to propose to me the following arrangement for the export of the quota of cement (No. ex 230 in the German Customs Tariff) provided for in List D I, 4 of the Additional Agreement, signed under the present date, to the Provisional Commercial Agreement and to the Economic Arrangements concluded between Germany and France :

Of the total quota of 12,000 tons for the period from April 1 to June 30, 1927, a quantity of 5,500 tons is reserved for the factories in the Saar Territory. The distribution of this part of the quota shall be governed by the provisions of Article 4, Sections I and II A, of the Arrangement concluded on August 5, 1926, between Germany and France relating to commercial exchanges between the Territory of the Saar Basin and Germany.

As regards the control of the rest of the quota, namely, 6,500 tons, the annexed provisions shall apply : The authorisation to clear the goods shall only be given to three Customs Offices, to be agreed up by the two Governments.

I have the honour to inform you that these proposals meet with my full approval.

I am, etc.,

(Signed) BRIAND.

His Excellency -
M. von Hoesch,
German Ambassador,
Paris.

EXCHANGE OF NOTES DATED MARCH 18, 1927.

I.

GERMAN EMBASSY,
PARIS.

PARIS, *March 18, 1927.*

YOUR EXCELLENCY,

You expressed a desire that the Burbach Factories should, as regards the exportation of ground Thomas basic slag to German Customs territory, enjoy the same favours as were provided for in the Franco-German Agreement of November 6, 1926.

Under the terms of this Agreement and of the letter of the French Government under the same date, the German Government authorised the importation, free of duty, into German Customs territory, of 125,000 tons of ground Thomas basic slag, whilst the French Government undertook to permit the export to the said territory of only 75,000 tons of this product.

In view of this arrangement the German Government is prepared to agree to the following : The German Government will authorise the importation free of duty into German Customs territory, in addition to the above-mentioned quantities, of 50,000 tons of ground Thomas basic slag, and the French Government for its part undertakes to permit the export to German Customs territory of a supplementary quota of 50,000 tons of basic slag. It is understood that if the quota, the export of which to German Customs territory is authorised by the French Government, reaches the maximum figure of 175,000 tons, 50,000 tons shall be reserved for the ground Thomas basic slag produced by the Burbach factories. Should this quota be under 175,000 tons, the share of the Burbach factories shall be correspondingly reduced. It shall not exceed 40,000 tons if the quota amounts only to 125,000 tons.

The present Agreement shall take effect as from December 1, 1926, and the period of its validity shall be the same as that of the Agreement of November 6, 1926.

The provisions of the Protocol of February 16, 1927, shall apply thereto.

In requesting you to intimate your acceptance of the foregoing Arrangement, I have the honour to inform you that the German Government will consider the present exchange of Notes as constituting the Agreement between the two Governments.

I have the honour to be, etc.

(Signed) HOESCH.

His Excellency
M. Aristide Briand,
Minister for Foreign Affairs,
Paris.

II.

MINISTRY
OF FOREIGN AFFAIRS.

PARIS, *March* 18, 1927.

YOUR EXCELLENCY,

Under the present date you were good enough (there follows the text of the letter of March 18, 1927, from the German Ambassador) to address the following letter to me :

I beg to inform you that the French Government agrees to the proposals contained in this communication and considers the present exchange of Notes as constituting the Agreement between the two Governments.

I have the honour to be, etc.

(Signed) BRIAND.

His Excellency
M. von Hoesch,
German Ambassador,
Paris.

PROTOCOL

TO THE EXCHANGE OF NOTES OF MARCH 18, 1927.

PROTOCOL.

It is understood that the Agreement constituted by the exchange of Notes, dated March 18, 1927, regarding the importation free of duty into German Customs territory of a quota of 50,000 tons of ground Thomas basic slag shall enter into force three days after the date on which the German Government notifies the French Government that the Agreement has been approved by the German Legislature.

The provisions of the Supplementary Agreement to the Provisional Commercial Agreement and to the Economic Arrangements concluded between Germany and France on March 31, 1927, shall also apply to the exchange of Notes of March 18, 1927.

PARIS, *March* 31, 1927.

(Signed) HOESCH.

(Signed) BRIAND.

N° 1525.

**EMPIRE BRITANNIQUE,
FRANCE, ITALIE,
JAPON ET BULGARIE**

Accord aéronautique en vue d'assurer
l'application de l'article 89 du
Traité de Neuilly. Fait à Paris, le
31 mars 1927.

**BRITISH EMPIRE, FRANCE,
ITALY,
JAPAN AND BULGARIA**

Agreement on Aerial Navigation with
a view to the Application of Ar-
ticle 89 of the Treaty of Neuilly.
Done at Paris, March 31, 1927.

N^o 1525. — ACCORD ¹ AÉRONAUTIQUE ENTRE LES GOUVERNEMENTS BRITANNIQUE, FRANÇAIS, ITALIEN ET JAPONAIS ET LE GOUVERNEMENT BULGARE EN VUE D'ASSURER L'APPLICATION DE L'ARTICLE 89 DU TRAITÉ DE NEUILLY. FAIT A PARIS, LE 31 MARS 1927.

Texte officiel français communiqué par la Conférence des Ambassadeurs. L'enregistrement de cet accord a eu lieu le 2 septembre 1927.

PROTOCOLE

1. Les soussignés constatent leur accord sur les documents ci-après énumérés, qu'ils ont paraphés. Ils déclarent vouloir attirer l'attention de leurs gouvernements respectifs sur les liens étroits qui existent entre ces différents documents dont, par conséquent, ils recommanderont à ces gouvernements l'acceptation sans réserves et sans modifications :

- a) Lettre du président de la Conférence des ambassadeurs au sujet du régime à appliquer à l'avenir à la navigation aérienne civile bulgare (pièce A) ;
- b) Lettre du ministre de Bulgarie à Paris, au sujet du régime à appliquer à l'avenir à la navigation aérienne civile bulgare (pièce B) ;
- c) et d) Annexes aux deux lettres précitées (pièces C et D) ;
- e) Lettre du ministre de Bulgarie au sujet du stockage des pièces détachées d'aéro-nefs (pièce E).

2. Les soussignés sont d'accord pour préciser que la mise en vigueur des mesures d'application que le Gouvernement bulgare doit prendre en vue d'assurer l'exécution de l'accord ci-dessus visé, impliquera l'abrogation des dispositions actuellement en vigueur, afin d'assurer l'exécution de l'article 89 du Traité de Neuilly, ainsi que la cessation immédiate du contrôle aéronautique exercé actuellement par l'organe de liquidation. Les mesures d'application ci-dessus visées (loi, etc.), font l'objet de sept annexes au présent procès-verbal. La réglementation à édicter en vue de l'application de l'article V de l'annexe I, ainsi que l'annexe II aux pièces A et B, sera établie, d'accord avec la Conférence des Ambassadeurs, avant la mise en vigueur du nouveau régime.

Si les mesures ainsi édictées pour l'application de l'accord intervenu se révèlent insuffisantes dans la pratique, il appartient au Gouvernement bulgare, dont l'attention aura été attirée sur ces insuffisances, d'y remédier dans la mesure où l'expérience en aura montré la nécessité.

Il en sera ainsi, en particulier, si, en ce qui concerne la formation du personnel, le développement de l'aviation à voile en Bulgarie, par ses répercussions sur la situation générale de l'aviation bulgare, affecte l'application de l'article 89 du Traité de Neuilly.

¹ Entré en vigueur le 2 juin 1927.

¹TRADUCTION. — TRANSLATION.

No. 1525. — AGREEMENT² ON AERIAL NAVIGATION BETWEEN THE BRITISH, FRENCH, ITALIAN AND JAPANESE GOVERNMENTS AND THE BULGARIAN GOVERNMENT WITH A VIEW TO THE APPLICATION OF ARTICLE 89 OF THE TREATY OF NEUILLY. DONE AT PARIS, MARCH 31, 1927.

French official text communicated by the Conference of Ambassadors. The registration of this Agreement took place September 2, 1927.

I. PROTOCOL.

1. The undersigned record their agreement upon the documents hereafter enumerated which they have initialed. They express their desire to draw the attention of their respective Governments to the close connection between these different documents, which they consequently recommend to those Governments to accept without reservation or modification :

(a) Letter from the President of the Conference of Ambassadors regarding the régime to be applied in future to Bulgarian civil aviation (Document A) ;

(b) Letter from the Bulgarian Minister in Paris regarding the régime to be applied in future to Bulgarian civil aviation (Document B) ;

(c) and (d) Annexes to the two letters mentioned above (Documents C and D) ;

(e) Letter from the Bulgarian Minister with regard to storage of the component parts of aircraft (Document E).

2. The undersigned agree in stating that the putting into force of the measures of application to be taken by the Bulgarian Government in order to ensure the execution of the above-mentioned Agreement will imply the cancelling of the provisions at present in force for the purpose of ensuring the execution of Article 89 of the Treaty of Neuilly and the immediate cessation of the aeronautical control at present exercised by the Liquidation Board. The measures of application referred to above (Law, etc.) are contained in the seven annexes to the present Protocol. The regulations to be issued for the application of Article V of Annex I and also Annex II to Documents A and B shall be drawn up in agreement with the Conference of Ambassadors before the coming into force of the new régime.

If the measures thus enacted in application of the Agreement concluded prove insufficient in practice, it will be for the Bulgarian Government, when its attention has been drawn to this insufficiency, to supply the remedy whenever experience shows the necessity of doing so.

This shall apply in particular if, as regards the training of personnel, the development of motorless flight in Bulgaria, through its effects upon the general situation of Bulgarian aviation, affects the application of Article 89 of the Treaty of Neuilly.

¹ Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations.

¹ Translated by the Secretariat of the League of Nations.

² Came into force June 2, 1927.

Les listes des pilotes et élèves-pilotes de vol à voile seront tenues à jour. Elles seront mises éventuellement à la disposition de la Société des Nations en cas d'application de l'article 104 du Traité de Neuilly, dans l'hypothèse prévue à l'alinéa précédent.

3. Il est entendu que les noms des membres de l'armée et de la marine, visés à l'article V, paragraphe c) 2 de l'annexe I aux pièces A et B, qui sont en possession d'un certificat de pilote délivré antérieurement au 1^{er} avril 1926, seront communiqués à la Conférence des Ambassadeurs à la date de la mise en vigueur des mesures d'application visées au paragraphe 2 ci-dessus.

Les autorisations accordées et les radiations effectuées, conformément aux dispositions de l'article V, paragraphe c) de l'annexe I précitée seront publiées annuellement au *Journal officiel bulgare*, les radiations visées au dernier alinéa dudit article V, paragraphe c), étant publiées à part.

4. Les prescriptions concernant les pilotes et élèves-pilotes doivent être entendues comme s'appliquant en général à toute personne susceptible de conduire un aéronef, quelle qu'en soit la catégorie.

5. Les dispositions concernant la tenue des listes de matériel et de personnel ne visent ni les ballons sans moteur ni les cerfs-volants employés pour des fins purement civiles.

Fait à Paris, en double exemplaire, le trente et un mars mil neuf cent vingt-sept.

A. HOLMAN.

B. MORFOFF.

R. MASSIGLI.

G. ROCCO.

F. MITANI.

Pour copie conforme :

*Le Secrétaire général de la Conférence
des Ambassadeurs,*

R. Massigli.

Annexe I au Protocole de signature.

LOI DU 1927, RELATIVE A L'EXÉCUTION DES ARTICLES 74, 75 et 89 DU TRAITÉ DE NEUILLY.

[Traduction.]

Le Sobranié a voté la loi dont le texte suit et qui est promulguée par décret royal.

Paragraphe premier.

Le Gouvernement bulgare est autorisé à prendre, dans le domaine de l'aéronautique, les mesures nécessaires pour assurer l'application des engagements pris par la note du Gouvernement bulgare en date du envers les Gouvernements britannique, français, italien et japonais.

Paragraphe 2.

La présente loi entrera en vigueur le lendemain de sa promulgation.

SOFIA, le 1927.

The lists of pilots and cadet pilots in motorless flying shall be kept up to date. These lists shall, if necessary, be placed at the disposal of the League of Nations in the event of the application of Article 104 of the Treaty of Neuilly in the circumstances provided for in the previous paragraph.

3. It is understood that the names of the members of the Army and Navy mentioned in Article V, paragraph (c) 2, of Annex I to Documents A and B, who are in possession of pilots' certificates issued before April 1st, 1926, shall be communicated to the Conference of Ambassadors at the time when the measures of application mentioned in paragraph 2 above come into force.

The licences granted and the cancellations effected in conformity with the provisions of Article V, paragraph (c) of Annex I above mentioned shall be published annually in the Bulgarian *Official Journal*, the cancellations referred to in the last sentence of Article V, paragraph (c), being published separately.

4. The provisions concerning pilots and cadet pilots must be understood as applying in general to any person capable of flying an aircraft, whatever its category.

5. The provisions concerning the keeping of lists of material and personnel shall not refer to balloons without engines or to kites employed for purely civilian purposes.

Done in Paris in duplicate on March the thirty-first, One thousand nine hundred and twenty-seven.

A. HOLMAN.
R. MASSIGLI.
G. ROCCO.
F. MITANI.

B. MORFOFF.

Annex I to the Protocol of Signature.

LAW DATED 1927, FOR THE EXECUTION OF ARTICLES 74, 75 AND 89 OF THE
TREATY OF NEUILLY.

The Sobranié has voted the following law, which is hereby promulgated by Royal Decree.

Paragraph 1.

The Bulgarian Government is authorised to take such measures regarding aviation as may be necessary for the fulfilment of the obligations contracted towards the British, French, Italian and Japanese Governments in the Bulgarian Government's Note dated.....

Paragraph 2.

The present law shall come into force on the day following its promulgation.

SOFIA 1927.

Annexe 2 au Protocole de signature.

ORDONNANCE DU 1927, CONCERNANT LA CONSTRUCTION D'AÉRONEFS.

[Traduction.]

Le Gouvernement bulgare, se basant sur la loi en date du, destinée à assurer l'exécution des articles 74, 75 et 89 du Traité de Neuilly, ordonne ce qui suit :

Paragraphe premier.

Il est interdit de construire, de détenir, d'importer ou de mettre en circulation des aéronefs blindés ou protégés d'une façon quelconque, ou aménagés pour recevoir des engins quelconques de guerre, tels que canons, mitrailleuses, torpilles, bombes, ou munis d'appareils de visée ou de lancement pour de tels engins.

Paragraphe 2.

Toute contravention au paragraphe 1 de la présente ordonnance sera punie d'une amende allant jusqu'à 20.000 levas et d'une peine d'emprisonnement allant jusqu'à trois mois, ou de l'une ou de l'autre de ces peines.

Paragraphe 3.

Les aéronefs visés au paragraphe premier seront saisis et rendus inutilisables.

Paragraphe 4.

L'article 5 de la loi du 3 juillet 1922, destinée à assurer l'exécution des articles 74, 75 du Traité de Neuilly, s'applique à toute association qui contreviendrait au paragraphe premier de la présente ordonnance.

Paragraphe 5.

La présente ordonnance entrera en vigueur le lendemain de sa promulgation.

SOFIA, le 1927.

Annexe 3 au Protocole de signature.

ORDONNANCE EN DATE DU 1927, CONCERNANT LES AVIONS SANS PILOTES ET LES AVIONS AYANT LES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES AVIONS DE CHASSE MODERNES.

[Traduction.]

Le Gouvernement bulgare, se basant sur la loi en date du 1927, destinée à assurer l'exécution des articles 74, 75 et 89 du Traité de Neuilly, ordonne ce qui suit :

Paragraphe premier.

Les avions sans pilotes sont interdits.

Paragraphe 2.

Les avions qui possèdent les caractéristiques techniques d'avions de chasse modernes, en ce qui concerne le poids mort et le rapport du poids mort à la puissance du moteur, la disposition des

Annex 2 to the Protocol of Signature.

DECREE REGARDING AERIAL CONSTRUCTION DATED 1927.

The Bulgarian Government, in virtue of the Law for the execution of Articles 74, 75 and 89 of the Treaty of Neuilly, dated, decrees as follows :

Paragraph 1.

No aircraft, armoured or protected in any way whatsoever, or equipped to receive any engine of war, such as guns, machine-guns, torpedoes, bombs or apparatus for the sighting or discharge of these engines of war, shall be built, maintained, imported or introduced in traffic.

Paragraph 2.

Offences against paragraph 1 above shall be punished by a fine not exceeding 20,000 levas and a term of imprisonment not exceeding three months, or by either of these penalties.

Paragraph 3.

Aircraft of the kind referred to in paragraph 1 shall be seized and rendered useless.

Paragraph 4.

Article 5 of the Law of July 3rd, 1922, to secure the execution of Articles 74 and 75 of the Treaty of Neuilly shall be applicable to any association offending against paragraph 1 above.

Paragraph 5.

The present Decree shall enter into force on the day following its promulgation.

SOFIA, 1927.

Annex 3 to the Protocol of Signature.

DECREE REGARDING AIRCRAFT WITHOUT PILOTS AND AIRCRAFT WITH THE TECHNICAL CHARACTERISTICS OF MODERN FIGHTER AEROPLANES, DATED 1927.

The Bulgarian Government, in virtue of the Law for the execution of Articles 74, 75 and 89 of the Treaty of Neuilly, dated 1927, decrees as follows :

Paragraph 1.

Aircraft without pilots are prohibited.

Paragraph 2.

Aircraft possessing the technical characteristics of modern fighter aeroplanes in respect of dead weight, ratio of dead weight to engine power, seating accommodation, factor of safety, climbing

sièges, le coefficient de sécurité, la vitesse d'ascension, la vitesse et le plafond, ne peuvent être construits ou importés qu'avec l'assentiment du Ministère des Chemins de fer (Direction de l'Aéronautique).

L'autorisation peut être refusée sans indication des raisons qui motivent le refus.

Paragraphe 3.

Les avions mentionnés au paragraphe 2 ne peuvent être conduits que par les pilotes qui ont reçu à cet effet du Ministère des Chemins de fer (Direction de l'Aéronautique) une autorisation spéciale.

Paragraphe 4.

Dans les écoles d'aviation, les exercices sur les avions visés au paragraphe 2 sont interdits.

Paragraphe 5.

Les infractions aux paragraphes 1 à 4 de la présente ordonnance seront punis d'une amende allant jusqu'à 20.000 levas et d'une peine d'emprisonnement allant jusqu'à trois mois, ou de l'une ou de l'autre de ces peines.

Paragraphe 6.

Les avions visés au paragraphe premier, ainsi que les avions des types visés au paragraphe 2, qui auront été construits ou importés sans l'autorisation exigée, seront saisis et rendus inutilisables.

Paragraphe 7.

La présente ordonnance entrera en vigueur le lendemain de sa promulgation.

SOFIA, le 1927.

Annexe 4 au Protocole de signature.

ORDONNANCE DU 1927 EN VUE DE LIMITER LA FORMATION DES PILOTES.

[Traduction.]

Le Gouvernement bulgare, se basant sur la loi du 1927, destinée à assurer l'exécution des articles 74, 75 et 89 du Traité de Neuilly, ordonne ce qui suit :

Paragraphe premier.

L'instruction et l'entraînement dans le pilotage ayant un caractère ou un but militaires, contrairement aux engagements contenus dans l'article 89 du Traité de Neuilly, sont interdits.

Paragraphe 2.

Quiconque contrevient aux prescriptions du paragraphe premier de la présente ordonnance sera puni d'une amende allant jusqu'à 20.000 levas et d'une peine d'emprisonnement allant jusqu'à trois mois, ou de l'une ou de l'autre de ces peines.

speed, air speed and maximum attainable altitude may only be constructed or imported with the consent of the Ministry of Railways (Aviation Department).

This consent may be refused without reason being given.

Paragraph 3.

The aircraft mentioned in paragraph 2 may only be flown by pilots holding a special licence issued by the Ministry of Railways (Aviation Department).

Paragraph 4.

Flying-schools are forbidden to carry out exercises with the aircraft described in paragraph 2.

Paragraph 5.

Offences against paragraphs 1 to 4 of the present Decree shall be punished by a fine not exceeding 20,000 levas and by a term of imprisonment not exceeding three months, or by either of these penalties.

Paragraph 6.

Aircraft of the kind described in paragraph 1 and of the kind described in paragraph 2, if constructed or imported without the necessary licence, shall be seized and rendered useless.

Paragraph 7.

The present Decree shall come into force on the day following its promulgation.

SOFIA, 1927.

Annex 4 to the Protocol of Signature.

DECREE REGARDING THE RESTRICTION OF AIR TRAINING, DATED 1927.

The Bulgarian Government, in virtue of the Law for the execution of Articles 74, 75 and 89 of the Treaty of Neuilly, dated 1927, decrees as follows :

Paragraph 1.

All air training of a military character or serving a purpose contrary to the undertaking contained in Article 89 of the Treaty of Neuilly is prohibited.

Paragraph 2.

Offences against the provisions of paragraph 1 of the present Decree shall be punished by a fine not exceeding 20,000 levas and a term of imprisonment not exceeding three months, or by either of these penalties.

Paragraphe 3.

L'article 5 de la loi du 3 juillet 1922, destiné à assurer l'exécution des articles 74, 75 du Traité de Neuilly, s'applique à toute association qui contreviendrait au paragraphe premier de la présente ordonnance.

Paragraphe 4.

La présente ordonnance entrera en vigueur le lendemain de sa promulgation.

SOFIA, le 1927.

Annexe 5 au Protocole de signature.

ORDONNANCE DU 1927 SUR LA TENUE DES CONTRÔLES DE L'AÉRONAUTIQUE.

[Traduction.]

Le Gouvernement bulgare, se basant sur la loi du, destinée à assurer l'exécution des articles 74, 75 et 89 du Traité de Neuilly, ordonne ce qui suit :

Paragraphe premier.

Les usines construisant du matériel aéronautique doivent faire une déclaration au Ministère des Chemins de fer (direction de l'Aéronautique).

Paragraphe 2.

Les aéronefs et moteurs d'aéronefs en voie de construction ou terminés, seront portés sur des listes conformes au modèle donné à l'annexe 1 de la présente ordonnance.

Paragraphe 3.

Quiconque forme des pilotes doit tenir des listes portant le nom, la profession et le domicile de l'élève, ainsi que les dates auxquelles a commencé et s'est terminée l'instruction.

Paragraphe 4.

Toute personne exploitant un aérodrome doit tenir des listes sur lesquelles sont portés le nom, la profession et le domicile des personnes qui ont piloté un aéronef sur l'aérodrome.

Paragraphe 5.

Les associations, sociétés ou individus qui se livrent à l'aéronautique ou emploient des aéronefs, ainsi que tous autres propriétaires d'aéronefs, doivent en faire la déclaration au Ministère des Chemins de fer (Direction de l'Aéronautique).

La déclaration doit contenir :

- 1° Le nom, le siège ou le domicile de l'association, de la société ou du particulier ;
- 2° Le type et le numéro d'enregistrement de l'aéronef.

Paragraph 3.

Article 5 of the Law for the execution of Articles 74 and 75 of the Treaty of Neuilly, dated July 3, 1922, shall apply to any association which offends against paragraph 1 of the present Decree.

Paragraph 4.

The present Decree shall come into force on the day following its promulgation.

SOFIA, 1927.

Annex 5 to the Protocol of Signature.

DECREE REGARDING THE KEEPING OF AVIATION LISTS, DATED 1927.

The Bulgarian Government, in virtue of the Law for the execution of Articles 74, 75 and 89 of the Treaty of Neuilly, dated, decrees as follows :

Paragraph 1.

Factories manufacturing aviation material must notify the fact to the Ministry of Railways (Aviation Department).

Paragraph 2.

Aircraft and aero-engines, whether completed or in process of construction, shall be entered in registers on the model given in Annex 1 to the present Decree.

Paragraph 3.

Every person who trains flying pupils must keep a list showing the names, occupations and residences of the pupils and the dates on which training began and ended.

Paragraph 4.

The manager of an aerodrome must keep lists showing the names, occupations and residences of those persons who have piloted aircraft at that aerodrome.

Paragraph 5.

Associations, companies or individuals engaged in aviation or employing aircraft, as well as other owners of aircraft, must notify the Ministry of Railways (Aviation Department).

The notification must contain :

- (1) Name, address or residence of the association, company or individual ;
- (2) Type and registration number of the aircraft.

Paragraphe 6.

Les déclarations visées aux paragraphes 1 et 5 doivent être faites avant la fin du mois qui suit celui dans lequel se trouve réalisée la condition prévue pour cette déclaration.

Les usines, associations, sociétés ou individus qui, lors de la mise en vigueur de la présente ordonnance, remplissent déjà les conditions pour lesquelles une déclaration est prévue devront faire cette déclaration avant la fin du mois qui suivra le mois de la promulgation de la présente ordonnance.

Paragraphe 7.

Les copies de listes visées aux paragraphes 2, 3 et 4 devront être remises au Ministère des Chemins de fer (Direction de l'Aéronautique) deux fois par an, le 31 juillet pour le premier semestre, le 31 janvier pour le deuxième semestre, et, pour la première fois, à la fin du troisième mois qui suivra la mise en vigueur de cette ordonnance.

Paragraphe 8.

Quiconque contrevient aux prescriptions des paragraphes 1 à 7 de cette ordonnance sera puni d'une amende allant jusqu'à 5.000 levas et d'une peine d'emprisonnement ou de l'une ou de l'autre de ces peines.

Paragraphe 9.

La présente ordonnance entrera en vigueur le lendemain de sa promulgation.

SOFIA, le 1927.

*Annexe 6 au Protocole de signature.*DISPOSITIONS DESTINÉES A ASSURER L'APPLICATION DE L'ARTICLE V, PARAGRAPHES *b)* ET *c)* DE LA PIÈCE C.

En vue d'assurer l'application de l'article V, paragraphe *b)*, le ministre de la Guerre adressera à tous les services et à tout le personnel relevant à un titre quelconque de son autorité toutes les instructions utiles.

L'application de l'article V, *c)* 1, sera également assurée par les ordonnances et instructions du ministre de la Guerre.

Les conditions dans lesquelles devront être sollicitées et pourront être obtenues les autorisations exceptionnelles visées à l'article V, *c)* 2, seront l'objet d'instructions spéciales données dans la forme convenable à toutes les autorités relevant du ministre de la Guerre.

Des dispositions seront prévues pour que la violation par le titulaire d'une autorisation ou, au profit de ce titulaire, de l'une ou de l'autre des conditions énoncées à l'article V, entraîne le retrait immédiat de l'autorisation accordée.

Annexe 7 au Protocole de signature.

DISPOSITIONS DESTINÉES A ASSURER L'APPLICATION DE LA PIÈCE D.

La réglementation à édicter par les ministres de l'Intérieur et de la Guerre, et à laquelle les différentes autorités auront l'obligation de se conformer, devra :

1° Assurer, en ce qui concerne la police, l'observation des prescriptions de l'article V, paragraphes *a)*, *b)*, *c)* 1, de la pièce C en tant qu'elles n'aient pas fait l'objet déjà d'une réglementation générale ;

Paragraph 6.

The notifications referred to in paragraphs 1 and 5 must be made before the end of the month following the month in which the case for notification arises.

Factories, associations, companies or individuals in respect of whom notification is already due at the time when the present Decree comes into force must make such notification before the end of the month following the month in which the present Decree is promulgated.

Paragraph 7.

Copies of the lists mentioned in paragraphs 2, 3 and 4 must be submitted to the Ministry of Railways (Aviation Department) twice yearly, on July 31 in respect of the first half-year and on January 31 in respect of the second half-year, starting from the end of the third month following the coming into force of the present Decree.

Paragraph 8.

Offences against the provisions of paragraphs 1 to 7 of the present Decree shall be punished by a fine not exceeding 5,000 levass and by a term of imprisonment, or by either of these penalties.

Paragraph 9.

The present Decree shall enter into force on the day following its promulgation.

SOFIA, 1927.

Annex 6 to the Protocol of Signature.

PROVISIONS TO SECURE THE APPLICATION OF ARTICLE V, PARAGRAPHS (b) AND (c), OF DOCUMENT C.

In order to secure the application of Article V (b), the Minister of War shall issue all the necessary instructions to all services and personnel in any way subordinate to its authority.

The application of Article V (c), 1, shall also be secured by decrees and instructions from the Minister of War.

The conditions under which the exceptional permits mentioned in Article V (c), 2, may be applied for and obtained shall be contained in special instructions issued in suitable form to all authorities subordinate to the Minister of War.

Provision shall be made in order that a breach of any of the conditions laid down in Article V by the holder of the permit or to the advantage of such holder shall involve the immediate withdrawal of the permit.

Annex 7 to the Protocol of Signature.

PROVISIONS TO SECURE THE APPLICATION OF DOCUMENT D.

The regulations to be issued by the Ministers of the Interior and of War, to which the different authorities shall be required to conform, shall :

- (1) Ensure, as regards the Police, the observance of the provisions of Article V, paragraphs (a), (b) and (c), 1, of Document C, so far as these provisions have not yet already been embodied in general regulations ;

2° Déterminer comment seront répartis et dans quelles conditions pourront être renouvelés les douze fonctionnaires de police autorisés à recevoir une instruction aéronautique dans les conditions indiquées à la pièce D et préciser les obligations de ces fonctionnaires.

Il y aura lieu également de prévoir les dispositions utiles pour assurer l'observation, par les autorités, des stipulations de l'avant-dernier et du dernier alinéa de la pièce D.

Pièce A.

CONFÉRENCE DES AMBASSADEURS.

LE PRÉSIDENT.

N° 116.

PARIS, le 2 juin 1927.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Au nom des Gouvernements britannique, français, italien et japonais, j'ai l'honneur de porter à votre connaissance la communication suivante :

Les négociations qui se sont poursuivies à Paris entre les délégués des gouvernements ci-dessus énumérés, d'une part, et les délégués du Gouvernement bulgare, d'autre part, sur le régime à appliquer à l'avenir à l'aéronautique civile bulgare, afin d'assurer l'exécution de l'article 89 du Traité de Neuilly-sur-Seine, ont abouti à un accord sur les bases suivantes :

« Le Gouvernement bulgare mettra en application la réglementation dont le détail est prévu dans les annexes ci-jointes ; il prendra sans délai à cet effet les mesures nécessaires. Dès que le Gouvernement bulgare aura mis en vigueur lesdites mesures, l'organe de liquidation de la Commission de contrôle cessera d'exercer les fonctions qu'il remplit actuellement en matière aéronautique.

» Dès ce moment, les dispositions de l'article 104 du Traité de Neuilly s'appliqueront aux engagements ci-dessus mentionnés et, en général, aux engagements pris par le Gouvernement bulgare en exécution dudit traité en matière aéronautique.

» Les listes d'enregistrement seront tenues à la disposition de la Société des Nations, dans les conditions que celle-ci fixera, conformément à l'article 104.

» Les notes échangées comme conclusion des négociations et leurs annexes, ainsi que la réglementation édictée par le Gouvernement bulgare, seront communiquées au Conseil de la Société des Nations en vue de l'application de l'article 104 du Traité de Neuilly. »

J'ai l'honneur de vous faire savoir que les Gouvernements britannique, français, italien et japonais approuvent, en ce qui les concerne, l'accord ci-dessus visé et qu'ils déclarent dès maintenant accepter que la mise en vigueur des mesures convenues implique l'abrogation des dispositions actuellement appliquées, afin d'assurer l'exécution de l'article 89 du Traité de Neuilly.

D'autre part, il reste naturellement entendu que, conformément à l'article 89 dudit traité, les forces militaires de la Bulgarie ne comporteront aucune aéronautique militaire ou navale.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, les assurances de ma haute considération.

(Signé) A. BRIAND.

Monsieur Morfoff,
Ministre de Bulgarie,
Paris.

Certifié conforme :

Le Secrétaire général de la Conférence
des Ambassadeurs,

R. Massigli.

(2) Determine the distribution and the conditions for replacement of the twelve Police officials authorised to receive training in flying under the conditions mentioned in Document D, and define the obligations of these officials.

The necessary measures shall also be taken to ensure the observance by the authorities of the provisions contained in the last two paragraphs of Document D.

Document A.

CONFERENCE OF AMBASSADORS.
THE PRESIDENT.
No. 116.

PARIS, June 2, 1927.

SIR,

On behalf of the British, French, Italian and Japanese Governments, I have the honour to bring to your notice the following communication:

The negotiations which have taken place at Paris between the delegates of these Governments and the delegates of the Bulgarian Government with regard to the régime to be applied in future to Bulgarian civil aviation with a view to the execution of Article 89 of the Treaty of Neuilly-sur-Seine have resulted in an Agreement on the following basis:

“ The Bulgarian Government shall apply the regulations given in detail in the attached Annexes and shall take the measures requisite to this end without delay. As soon as the Bulgarian Government has put these measures into force, the Liquidation Board of the Commission of Control shall cease to perform the duties which it at present performs in regard to aeronautical matters.

“ From that date, the provisions of Article 104 of the Treaty of Neuilly shall apply to the obligations mentioned above and in general to the obligations entered into by the Bulgarian Government in air matters in pursuance of the Treaty of Neuilly.

“ The registration lists shall be held at the disposal of the League of Nations in conformity with the conditions to be fixed by the latter in pursuance of Article 104.

“ The notes exchanged at the conclusion of negotiations and their Annexes, together with the regulations enacted by the Bulgarian Government, shall be communicated to the Council of the League of Nations, with a view to the application of Article 104 of the Treaty of Neuilly.”

I have the honour to inform you that the British, French, Italian and Japanese Governments approve these Agreements and that they hereby recognise that the application of the measures agreed upon will involve the abrogation of the provisions at present applied to ensure the execution of Article 89 of the Treaty of Neuilly.

Furthermore, it is, of course, understood that, in pursuance of Article 89 of that Treaty, the armed forces of Bulgaria will not include any military or naval air forces.

I have the honour to be, etc.

(Signed) A. BRIAND.

M. Morfoff,
Bulgarian Minister
in Paris.

Pièce B.

LÉGATION DE BULGARIE.

N° 684.

PARIS, le 2 juin 1927.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

D'ordre de mon gouvernement, j'ai l'honneur de porter à la connaissance de Votre Excellence la communication suivante :

Les négociations qui se sont poursuivies à Paris entre les délégués du Gouvernement bulgare, d'une part, et les délégués des Gouvernements britannique, français, italien et japonais; d'autre part, sur le régime à appliquer à l'avenir à l'aéronautique civile bulgare, afin d'assurer l'exécution de l'article 89 du Traité de Neuilly-sur-Seine, ont abouti à un accord sur les bases suivantes :

« Le Gouvernement bulgare mettra en application la réglementation dont le détail est prévu dans les annexes ci-jointes ; il prendra sans délai à cet effet les mesures nécessaires. Dès que le Gouvernement bulgare aura mis en vigueur lesdites mesures, l'organe de liquidation de la Commission de contrôle cessera d'exercer les fonctions qu'il remplit actuellement en matière aéronautique.

» Dès ce moment, les dispositions de l'article 104 du Traité de Neuilly s'appliqueront aux engagements ci-dessus mentionnés et, en général, aux engagements pris par le Gouvernement bulgare en exécution du traité en matière aéronautique.

» Les listes d'enregistrement seront tenues à la disposition de la Société des Nations dans les conditions que celle-ci fixera conformément à l'article 104.

» Les notes échangées comme conclusion des négociations et leurs annexes, ainsi que la réglementation édictée par le Gouvernement bulgare seront communiquées au Conseil de la Société des Nations en vue de l'application de l'article 104 du Traité de Neuilly. »

En confirmant à la Conférence, d'ordre de mon gouvernement, que, conformément à l'article 89 du Traité de Neuilly, les forces militaires de la Bulgarie ne comporteront aucune aéronautique militaire ou navale, j'ai l'honneur de porter à la connaissance de Votre Excellence que le Gouvernement bulgare approuve, en ce qui le concerne, l'accord visé ci-dessus et qu'il est prêt à exécuter les obligations qui en résultent pour lui.

Il est, d'autre part, entendu que, dans l'esprit des Gouvernements britannique, français, italien et japonais, la mise en vigueur des mesures convenues impliquera l'abrogation des dispositions actuellement appliquées, afin d'assurer l'exécution de l'article 89 du Traité de Neuilly.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, les assurances de ma très haute considération.

(Signé) MORFOFF.

Son Excellence
Monsieur Aristide Briand,
Président de la Conférence
des Ambassadeurs,
Paris.

Certifié conforme :

Le Secrétaire général de la Conférence
des Ambassadeurs,
R. Massigli.

Document B.

BULGARIAN LEGATION.

No. 684.

PARIS, June 2, 1927.

SIR,

I am instructed by my Government to forward to you the following communication :

The negotiations which have taken place in Paris between the delegates of the Bulgarian Government and the delegates of the British, French, Italian and Japanese Governments with regard to the régime to be applied in future to Bulgarian civil aviation with a view to the execution of Article 89 of the Treaty of Neuilly-sur-Seine have resulted in an Agreement on the following basis :

“ The Bulgarian Government shall apply the regulations given in detail in the attached Annexes and shall take the measures requisite to this end without delay. As soon as the Bulgarian Government has put these measures into force, the Liquidation Board of the Commission of Control shall cease to perform the duties which it at present performs in regard to aeronautical matters.

“ From that date, the provisions of Article 104 of the Treaty of Neuilly shall apply to the obligations mentioned above and in general to the obligations entered into by the Bulgarian Government in air matters in pursuance of the Treaty of Neuilly.

“ The registration lists shall be held at the disposal of the League of Nations in conformity with the conditions to be fixed by the latter in pursuance of Article 104.

“ The notes exchanged at the conclusion of negotiations and their Annexes, together with the regulations enacted by the Bulgarian Government, shall be communicated to the Council of the League of Nations with a view to the application of Article 104 of the Treaty of Neuilly.”

I am instructed by my Government to confirm the fact that, in pursuance of Article 89 of the Treaty of Neuilly, the armed forces of Bulgaria will not include any military or naval air forces, and I have the honour to inform you that the Bulgarian Government approves the Agreement referred to above and that it is prepared to execute the obligation which this Agreement imposes upon it.

It is further understood that the British, French, Italian and Japanese Governments recognise that the application of the measures agreed upon will involve the abrogation of the provisions at present applied to ensure the execution of Article 89 of the Treaty of Neuilly.

I have the honour to be,

(Signed) MORFOFF.

His Excellency
M. Aristide Briand,
President of the Conference
of Ambassadors,
Paris.

Pièce C.

Annexe I.

MESURES DESTINÉES A ASSURER L'EXÉCUTION DE L'ARTICLE 89
DU TRAITÉ DE NEUILLY-SUR-SEINE

I.

Le Gouvernement bulgare promulguera et mettra en vigueur l'ordonnance dont la teneur suit :

1^o Sont interdites : la construction, la détention, l'importation ou la mise en circulation d'aéronefs blindés ou protégés d'une façon quelconque, ou aménagés pour recevoir un engin de guerre quelconque, tel que canons, mitrailleuses, torpilles, bombes, ou des instruments de visée ou de lancement pour de tels engins.

2^o Toute contravention au paragraphe premier ci-dessus sera punie d'une amende allant jusqu'à 20.000 levas et d'une peine d'emprisonnement allant jusqu'à trois mois, ou de l'une ou de l'autre de ces peines. Les appareils seront saisis et rendus inutilisables.

3^o Les dispositions de la loi en date du 3 juillet 1922 pour l'application des articles 74, 75 du Traité de Neuilly, s'appliquent à toute association contrevenant au paragraphe premier ci-dessus.

II.

Le Gouvernement bulgare veillera à ce que l'aéronautique civile bulgare soit maintenue dans les limites répondant à un développement normal, tant en ce qui concerne l'aéronautique commerciale, qui ne pourra être subventionnée que dans une mesure correspondant à ce développement, qu'en ce qui concerne les appareils utilisés dans les écoles et, en ce qui concerne l'aviation de sport, sous réserve des limitations résultant des dispositions ci-après.

III.

a) Le Gouvernement bulgare subordonnera à une autorisation spéciale, par lui délivrée, la construction ou l'importation d'avions qui posséderaient les caractéristiques techniques d'avions de chasse modernes en ce qui concerne le poids mort, le rapport du poids mort à la puissance du moteur, la disposition des sièges, le coefficient de sécurité, la vitesse d'ascension, la vitesse et le plafond.

b) Le Gouvernement bulgare accordera l'autorisation spéciale visée ci-dessus exclusivement pour participer à des courses ou compétitions internationales, annoncées publiquement, ou à des records contrôlés officiellement, ainsi que pour les préparatifs que nécessiterait cette participation. En aucun cas, ces préparatifs ne pourront comporter d'exercices dans les écoles. Le nombre d'avions de cette nature se maintiendra dans les limites du nombre des avions civils de même nature employés, pour les fins indiquées ci-dessus, dans un autre pays d'Europe de superficie et de population analogues et où l'aviation de sport est pratiquée.

c) Le Gouvernement bulgare prendra les mesures appropriées pour que le nombre des pilotes autorisés à piloter de tels avions n'excède pas le cadre des besoins définis au paragraphe b) ci-dessus.

IV.

Le Gouvernement bulgare fera le nécessaire pour que les autorités bulgares n'accordent de subvention d'aucune sorte ni aux organisations, sociétés ou individus se consacrant à l'aviation de sport ou dont l'activité aurait pour objet, à titre principal ou accessoire, l'instruction ou l'entraînement d'élèves-pilotes ou de pilotes dans l'aviation de sport, ni, en général, aux personnes

*Document C.**Annex I.*MEASURES FOR ENSURING THE EXECUTION OF ARTICLE 89
OF THE TREATY OF NEUILLY-SUR-SEINE.

I.

The Bulgarian Government shall issue and put into force a Decree to the following effect :

1. No aircraft armoured or protected in any way whatsoever or equipped to receive any engine of war such as guns, machine-guns, torpedoes, bombs or parts for the sighting or discharge of those engines of war shall be built, maintained, imported or introduced in traffic.

2. Offences against Article 1 above shall be punished by a fine not exceeding 20,000 levas and a term of imprisonment not exceeding three months, or by either of these penalties. The aircraft shall be seized and rendered useless.

3. The provisions of the Law dated July 3, 1922, regarding the execution of Articles 74 and 75 of the Treaty of Neuilly shall be applicable to any association offending against paragraph 1 above.

II.

The Bulgarian Government shall see that Bulgarian civil aviation is kept within the limits of normal development both in regard to commercial aviation, which shall not be subsidised in excess of these requirements, and in regard to aircraft employed in flying schools, and, further, in regard to amateur aviation, subject to the limitations arising out of the following provisions.

III.

(a) The Bulgarian Government shall make dependent upon a special licence issued by it the construction or importation of aircraft having the technical characteristics of modern fighting aeroplanes as regards dead weight, ratio of dead weight to engine power, seating accommodation, factor of safety, climbing speed, air speed and maximum attainable altitude.

(b) The Bulgarian Government shall issue these licences to such aircraft exclusively for the purpose of taking part in international races or competitions, publicly announced, or of establishing records officially checked and for such preparation as may be necessary for taking part in the competitions. Such preparation shall not include practising in flying schools. The number of aircraft of this kind shall not exceed the number of civil aircraft of the same kind which are in use for these purposes in any other European country of similar size and population where amateur aviation is engaged in.

(c) The Bulgarian Government shall take the requisite measures to ensure that the number of air pilots who are licensed to fly these aircraft shall not exceed the requirements mentioned in paragraph (b) above.

IV.

The Bulgarian Government shall take the requisite steps to ensure that the Bulgarian authorities shall not grant subsidies, either to associations or societies, or individuals who devote themselves to amateur aviation, or whose main or subsidiary occupation consists in the elementary or advanced training of cadet pilots or pilots in amateur aviation, nor, in general, to persons who

se livrant à l'aviation, à l'exception du personnel destiné au fonctionnement des lignes commerciales en service ou nécessaire aux besoins normaux des usines. Le Gouvernement bulgare prendra les mesures appropriées pour que de telles subventions ne soient pas non plus accordées par aucune autre administration publique ayant la gestion de deniers publics, y compris les administrations municipales. Les prix en espèces, offerts à l'occasion de compétitions aéronautiques, ainsi que les allocations accordées pour l'organisation préparatoire de telles compétitions, ne devront, ni par leur importance ni par leur nombre, présenter le caractère de subventions. Ces prix ou allocations ne pourront être attribués que pour des compétitions officiellement reconnues.

V.

Le Gouvernement bulgare prendra les mesures appropriées :

a) Pour que soient interdits tout entraînement et toute instruction dans l'aviation ayant, contrairement aux engagements visés à l'article 89 du Traité de Neuilly, un caractère ou un but militaires ;

b) Pour interdire à toute administration publique, ou à son personnel, s'occupant de l'organisation ou de l'administration d'une force armée, d'entretenir, dans un but militaire, contrairement aux engagements visés à l'article 89 du Traité de Neuilly, des rapports quelconques avec l'aviation, quelle qu'en soit la catégorie. Il reste entendu que les dispositions ci-dessus visées ne concernent pas les mesures qui seraient nécessaires pour assurer la défense antiaérienne à terre ;

c) 1^o Pour interdire dans l'aviation, quelle qu'en soit la catégorie, toute instruction et toute activité des membres de l'armée ou de la marine isolés ou en groupe.

2^o A titre exceptionnel, des membres de l'armée et de la marine qui en feront la demande pourront être autorisés à apprendre à piloter ou à piloter à titre privé, mais en ce qui concerne l'aviation de sport, seule, et à leurs propres frais ; il ne leur sera accordé à cet effet, par les autorités bulgares, ni subvention ni congés spéciaux.

Il est entendu que ces autorisations exceptionnelles excluront pour les titulaires, conformément au paragraphe a) ci-dessus, toute instruction et tout entraînement aérien ayant un caractère ou un but militaire.

Ces autorisations pourront être accordées jusqu'à concurrence d'un chiffre total de huit, ce maximum ne pouvant être atteint qu'au bout d'une période de six ans, à compter du 1^{er} janvier 1927, et à raison de deux autorisations pour chacune des deux premières années et d'une autorisation ensuite.

Ce maximum de huit, une fois atteint, pourra être maintenu par l'octroi d'autorisations nouvelles qui seront accordées jusqu'à concurrence d'une tous les ans.

Toutefois, les titulaires d'autorisations qui viendraient à être rayés des cadres de l'armée et de la marine par suite de décès ou de réforme, pourront toujours être remplacés, au début de l'année qui suivra leur radiation, en plus du contingent normalement fixé pour l'année.

Les noms des bénéficiaires des autorisations seront portés sur une liste dressée au début de chaque année.

Les membres de l'armée et de la marine titulaires d'un brevet de pilote délivré avant le 1^{er} avril 1926, pourront, jusqu'à concurrence de six, continuer à piloter. Ces six pilotes, qui ne seront pas remplacés et dont les noms seront portés sur une liste spéciale, ne sont pas compris dans le nombre des pilotes visés aux alinéas précédents.

VI.

Le Gouvernement bulgare prendra les dispositions nécessaires pour assurer l'enregistrement :

a) De toutes les fabriques construisant du matériel aéronautique ;

b) De tous les aéronefs et moteurs terminés ou en cours de construction, les appareils et moteurs destinés à l'exportation étant enregistrés à part ;

are engaged in flying, with the exception of the personnel employed by air lines or for the normal requirements of aircraft factories.

The Bulgarian Government shall take suitable steps to ensure that such subsidies shall not be granted by other public administrative bodies which have public funds to administer, including communal authorities.

Money prizes offered in flying competitions and appropriations made for the preparatory organisation of such competitions shall not, either as regards their amount or their number, bear the character of subsidies. These prizes and appropriations shall be granted for officially recognised competitions only.

V.

The Bulgarian Government shall take suitable steps to ensure :

(a) That training and instruction in flying which is of a military character or for a military purpose, contrary to the undertaking given under Article 89 of the Treaty of Neuilly, shall be prohibited ;

(b) That all public administrations and their staff concerned with the organisation or administration of armed forces shall be prohibited from having any dealings for a military purpose in contravention of Article 89 of the Treaty of Neuilly in regard to aircraft of any category whatever. These provisions shall not, however, be applicable to such measures as may be necessary for anti-aircraft defence from the ground.

(c) 1. That members of the Army and Navy may not, either individually or collectively, receive any instruction or engage in any activities in connection with aviation in any form.

2. That as an exceptional measure members of the Army or Navy may, at their own request, be authorised to fly or to learn to fly as private persons, but only in connection with amateur aviation and at their own expense. The Bulgarian authorities shall not grant them any special subsidies or special leave for the purpose.

It is to be understood that these exceptional authorisations shall, in conformity with paragraph (a) above, exclude all training in flying of a military character or for a military purpose.

Such authorisations may be granted up to a maximum of eight. This maximum may only be reached in six years as from January 1, 1927, with the proviso that not more than two authorisations may be granted for each of the first two years and then one authorisation.

When the maximum number of eight has been reached, it may be maintained by the grant of fresh authorisations, not more than one being granted each year.

If the holder of any such authorisation ceases to be a member of the Army or Navy, either through death or by retirement, a fresh authorisation may be issued at the beginning of the following year over and above the normal number for that year in place of the one which has lapsed.

A list of persons holding such authorisations shall be drawn up at the beginning of each year.

Members of the Army and Navy who hold a pilot's licence issued before April 1, 1926, may continue to act as pilots if they do not exceed the maximum number of six. These six pilots, who may not be replaced and whose names shall appear on a special list, are not included in the number of pilots referred to in the above paragraph.

VI.

The Bulgarian Government shall take the necessary measures to ensure that lists are kept of :

(a) All factories manufacturing aviation material ;

(b) All aircraft or aero-engines completed or in process of construction, a separate list being kept of all aircraft or aero-engines intended for export ;

- c) De tous les pilotes et élèves-pilotes, les pilotes aptes à conduire les avions visés à l'article III ci-dessus étant enregistrés à part ;
- d) De toutes les entreprises exploitant une ligne aérienne ;
- e) De toutes les organisations, sociétés ou individus s'occupant d'aéronautique ou employant des aéronefs ;
- f) De tous autres propriétaires d'aéronefs.

Ces listes d'enregistrement seront constamment tenues à jour.

VII.

Les avions sans pilote sont interdits.

Certifié conforme :

*Le Secrétaire général de la Conférence
des Ambassadeurs,
R. Massigli.*

Pièce D.

Annexe II.

DISPOSITIONS CONCERNANT LA POLICE

Les prescriptions générales visées à l'article V, paragraphes *a)*, *b)* et *c)*, alinéa 1, s'appliquent également à la police.

Toutefois, à titre exceptionnel, douze fonctionnaires de la police pourront recevoir une instruction aéronautique et être titulaires d'un brevet de pilote.

Il est entendu que ces brevets de pilote ne sont pas accordés aux fonctionnaires de la police pour leur permettre de pratiquer l'aviation, mais seulement pour compléter les connaissances techniques qui leur sont nécessaires afin d'exercer en toute connaissance de cause le contrôle de l'aviation commerciale.

Ces douze brevets de pilote ainsi accordés ne pourront être renouvelés que dans le cas où leurs titulaires seraient rayés des contrôles de la police ou auraient atteint l'âge de quarante-huit ans.

Les douze fonctionnaires titulaires de brevets seront répartis entre les différents aérodromes.

Les organisations de la police ne pourront disposer d'aucun aéronef.

Il n'existera en Bulgarie aucune autre organisation de police spéciale à l'aviation.

Certifié conforme :

*Le Secrétaire général de la Conférence
des Ambassadeurs,
R. Massigli.*

Pièce E.

LÉGATION DE BULGARIE.

N° 685.

PARIS, le 2 juin 1927

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Il résulte de l'accord intervenu en date de ce jour, entre la Conférence des Ambassadeurs et le Gouvernement bulgare, que dès qu'auront été mises en vigueur les dispositions législatives prévues par ledit accord, tous les types d'aéronefs qui sont interdits aux termes dudit accord,

- (c) All air pilots and cadet pilots (air pilots qualified to fly aircraft of the kind specified under the heading III above shall be entered on a separate list) ;
- (d) All organisations which own air transport lines ;
- (e) All associations or companies or individuals engaged in aviation or using aircraft ;
- (f) All other owners of aircraft.

These lists shall always be kept up to date.

VII.

Aircraft without pilots are prohibited.

Document D.

Annex II.

PROVISIONS REGARDING POLICE.

The general provisions laid down in Article V, Sections (a), (b) and (c), paragraph 1, also apply to the Police.

Nevertheless, as an exceptional measure, twelve Police officers may be given aeronautical training and hold the pilot's certificate.

It is agreed that these pilots' certificates will not be issued to the Police officers to enable them to engage in aviation, but solely to enable them to acquire the technical knowledge required for the efficient supervision of commercial aviation.

The twelve pilots' certificates thus issued may only be replaced when their holders retire from the Police force or reach their forty-eighth year.

The twelve holders of these pilots' certificates shall be distributed among the different aerial ports.

The Police may not possess aircraft.

No other special air Police organisation shall exist in Bulgaria.

Document E.

BULGARIAN LEGATION.

No. 685.

PARIS, June 2, 1927.

SIR,

In accordance with the Agreement of to-day's date between the Conference of Ambassadors and the Bulgarian Government to the effect that, as soon as the legislative provisions referred to in the said Agreement have been put into force, all types of aircraft which are prohibited under

toutes les machines de guerre qui peuvent être employées pour l'armement aérien, ne pourront être ni fabriqués en Bulgarie, ni importés en Bulgarie, ni exportés de Bulgarie.

Il reste entendu, d'autre part, que l'engagement pris par le Gouvernement bulgare de veiller à ce que l'aéronautique bulgare soit maintenue dans les limites répondant à un développement normal implique le seul stockage des pièces détachées d'aéronefs nécessité par les besoins normaux de l'aviation commerciale.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, les assurances de ma très haute considération.

(Signé) MORFOFF.

Son Excellence
Monsieur Aristide Briand,
Président de la Conférence
des Ambassadeurs,
Paris.

Certifié conforme :

Le Secrétaire général de la Conférence
des Ambassadeurs,
R. Massigli.

7. LOI RELATIVE A L'EXÉCUTION DES ARTICLES 74, 75 ET 89 DU TRAITÉ DE NEUILLY

CHAPITRE PREMIER.

Article premier. — Le Gouvernement bulgare est autorisé à prendre, dans le domaine de l'aéronautique en Bulgarie, les mesures nécessaires pour assurer l'application des engagements pris par la note du Gouvernement bulgare, en date du 31 mars 1927, envers les Gouvernements britannique, français, italien et japonais.

CHAPITRE II.

Article 2. — Il est interdit de construire, de détenir, d'importer ou de mettre en circulation des aéronefs blindés ou protégés d'une façon quelconque ou aménagés pour recevoir des engins quelconques de guerre, tels que canons, mitrailleuses, torpilles, bombes ou munis d'appareils de visée ou de lancement pour de tels engins.

Toute contravention aux stipulations susdites sera punie d'une amende allant jusqu'à 20.000 levass et d'une peine d'emprisonnement allant jusqu'à trois mois, ou de l'une et de l'autre de ces peines. En outre, les aéronefs visés au présent article seront saisis et détruits.

Article 3. — L'article 5 de la loi relative aux écoles et associations, promulguée dans le *Journal officiel* N° 86, du 20 juillet 1922, et destinée à assurer l'exécution des articles 74 et 75 du Traité de Neuilly, s'applique à toute association qui contreviendrait à l'article 2 de la présente loi.

CHAPITRE III.

Article 4. — Les avions sans pilote sont interdits.

Article 5. — Les avions qui possèdent les caractéristiques techniques d'avions de chasse modernes, en ce qui concerne le poids mort et le rapport du poids mort à la puissance du moteur, la disposition des sièges, le coefficient de sécurité, la vitesse d'ascension, la vitesse et le plafond, ne

the terms of the said Agreement, all war machines which might be used for air armaments, may neither be manufactured in Bulgaria, nor imported into Bulgaria, nor exported from Bulgaria.

It is understood, further, that the undertaking given by the Bulgarian Government to keep Bulgarian aviation within the limits of normal development involves the storage only of detached portions of aircraft essential for the normal requirements of commercial aviation.

I have the honour to be, etc.,

(Signed) MORFOFF.

His Excellency
M. Aristide Briand,
President of the Conference of Ambassadors,
Paris.

7. LAW FOR THE EXECUTION OF ARTICLES 74, 75 AND 89 OF THE TREATY OF NEUILLY.

CHAPTER I.

Article 1. — The Bulgarian Government is authorised to take such measures regarding aviation in Bulgaria as may be necessary for the fulfilment of the obligations contracted towards the British, French, Italian and Japanese Governments in the Bulgarian Government's note dated March 31, 1927.

CHAPTER II.

Article 2. — No aircraft armoured or protected in any way whatsoever or equipped to receive any engine of war such as guns, machine-guns, torpedoes, bombs or apparatus for sighting or discharge of these engines of war shall be built, maintained, imported or introduced into traffic.

All offences against the above stipulations shall be punished by a fine not exceeding 20,000 levas and a term of imprisonment not exceeding three months, or by either of these penalties. Furthermore, aircraft of the kind referred to in this Article shall be seized and destroyed.

Article 3. — Article 5 of the Law relating to schools and associations promulgated in the *Official Journal*, No. 86, of July 20, 1922, and intended to ensure the execution of Articles 74 and 75 of the Treaty of Neuilly shall be applicable to any association offending against Article 2 of the present law.

CHAPTER III.

Article 4. — Aircraft without pilots are prohibited.

Article 5. — Aircraft possessing the technical characteristics of modern fighter aeroplanes in respect of dead weight, ratio of dead weight to engine power, seating accommodation, factor of safety, climbing speed, air speed and maximum attainable altitude may only be constructed

peuvent être construits ou importés qu'avec l'assentiment du Ministère des Chemins de fer (Direction de l'Aéronautique). L'autorisation peut être refusée sans indication des raisons qui motivent le refus.

Article 6. — Les avions mentionnés à l'article 5 ne peuvent être conduits que par les pilotes qui ont reçu à cet effet du Ministère des Chemins de fer (Direction de l'Aéronautique) une autorisation spéciale.

Article 7. — Dans les écoles d'aviation, les exercices sur les avions visés à l'article 5 sont interdits.

Article 8. — Les infractions aux articles 4 à 7 de la présente loi seront punies d'une amende allant jusqu'à 20.000 levas et d'une peine d'emprisonnement allant jusqu'à trois mois, ou de l'une ou de l'autre de ces peines.

Article 9. — Les avions visés à l'article 4, ainsi que les avions des types visés à l'article 5 construits ou importés sans l'autorisation exigée, seront saisis et rendus inutilisables.

CHAPITRE IV.

Article 10. — L'instruction et l'entraînement dans le pilotage, ayant un caractère ou un but militaire, contrairement aux engagements contenus dans l'article 89 du Traité de Neuilly, sont interdits.

Article 11. — Quiconque contrevient aux prescriptions de l'article 10 de la présente loi sera puni d'une amende allant jusqu'à 20.000 levas et d'une peine d'emprisonnement allant jusqu'à trois mois, ou de l'une ou de l'autre de ces peines.

Article 12. — L'article 5 de la loi relative aux écoles et associations, promulguée dans le *Journal officiel* N° 86, du 20 juillet 1922, et destinée à assurer l'exécution des articles 74 et 75 du Traité de Neuilly, s'applique à toute association qui conviendrait à l'article 10 de la présente loi.

CHAPITRE V.

Article 13. — Les usines construisant du matériel aéronautique doivent en faire une déclaration au Ministère des Chemins de fer (Direction de l'Aéronautique).

Article 14. — Les aéronefs et moteurs d'aéronefs en voie de construction ou terminés, seront portés sur les listes conformes aux modèles spéciaux.

Article 15. — Quiconque forme des pilotes doit tenir des listes, portant le nom, la profession et le domicile de l'élève, ainsi que les dates auxquelles a commencé et s'est terminée l'instruction.

Article 16. — Toute personne exploitant un aérodrome doit tenir des listes sur lesquelles sont portés le nom, la profession et le domicile des personnes qui ont piloté un aéronef sur l'aérodrome.

Article 17. — Les associations, sociétés ou individus qui se livrent à l'aéronautique ou emploient des aéronefs, ainsi que tous autres propriétaires d'aéronefs, doivent en faire la déclaration au Ministère des Chemins de fer (Direction de l'Aéronautique).

La déclaration doit contenir :

- 1° Le nom, le siège ou domicile de l'association, de la société ou du particulier ;
- 2° Le type et le numéro d'enregistrement de l'aéronef.

Article 18. — Les déclarations visées aux articles 13 et 17 doivent être faites avant la fin du mois qui suit celui dans lequel se trouve réalisée la condition prévue pour cette déclaration.

Les usines, associations, sociétés ou individus qui, lors de la mise en vigueur de la présente loi, remplissent déjà les conditions pour lesquelles une déclaration est prévue, devront faire cette déclaration avant la fin du mois qui suivra le mois de la promulgation de la présente loi.

Article 19. — Les copies des listes visées aux articles 14, 15 et 16 devront être remises au Ministère des Chemins de fer (Direction de l'Aéronautique) deux fois par an, le 31 juillet pour le premier

or imported with the consent of the Ministry of Railways (Aviation Department). This consent may be refused without reason being given.

Article 6. — The aircraft described in Article 5 may only be flown by pilots holding a special licence issued by the Ministry of Railways (Aviation Department).

Article 7. — Flying schools are forbidden to carry out exercises with the aircraft described in Article 5.

Article 8. — Offences against Articles 4 to 7 of the present law shall be punished by a fine not exceeding 20,000 levas and by a term of imprisonment not exceeding three months, or by either of these penalties.

Article 9. — Aircraft of the kind described in Article 4 and of the kind described in Article 5 if constructed or imported without the necessary licence shall be seized and rendered useless.

CHAPTER IV.

Article 10. — All air training of a military character or serving a purpose contrary to the undertaking contained in Article 89 of the Treaty of Neuilly is prohibited.

Article 11. — Offences against the provisions of Article 10 of the present law shall be punished by a fine not exceeding 20,000 levas and a term of imprisonment not exceeding three months, or by either of these penalties.

Article 12. — Article 5 of the Law relating to schools and associations, promulgated in the *Official Journal*, No. 86, of July 20, 1922, and intended to ensure the execution of Articles 74 and 75 of the Treaty of Neuilly, shall apply to any association which offends against Article 10 of the present law.

CHAPTER V.

Article 13. — Factories manufacturing aviation materials must notify the fact to the Ministry of Railways (Aviation Department).

Article 14. — Aircraft and aero-engines, whether completed or in process of construction, shall be shown on lists in accordance with the special model forms.

Article 15. — Every person who trains flying pupils must keep a list showing the names, occupations and residences of the pupils and the dates on which the training began and ended.

Article 16. — The manager of an air post must keep lists showing the names, occupations and residences of those persons who have flown an aeroplane in the air post.

Article 17. — Associations, companies or individuals engaged in aviation or employing aircraft, as well as every owner of aircraft, must notify the Ministry of Railways (Aviation Department).

The notification must contain :

- (1) Name, address or residence of the association, company or individual ;
- (2) Type and registration number of the aircraft.

Article 18. — The notifications referred to in Articles 13 and 17 must be made before the end of the month following the month in which the case for notification arises.

Factories, associations, companies or individuals in respect of whom notification is already due at the time when the present Decree comes into force must make such notification before the end of the month following the month in which the present Decree is promulgated.

Article 19. — Copies of the lists mentioned in Articles 14, 15 and 16 must be submitted to the Ministry of Railways (Aviation Department) twice each year, for the first half-year on July 31,

semestre, le 31 janvier pour le deuxième semestre, et, pour la première fois, à la fin du troisième mois qui suivra la mise en vigueur de la présente loi.

Article 20. — Quiconque contrevient aux prescriptions des articles 13 et 19 de la présente loi sera puni d'une amende allant jusqu'à 5.000 levas et d'une peine d'emprisonnement allant jusqu'à trois mois, ou de l'une ou de l'autre de ces peines.

Article 21. — Pour l'application de la présente loi, le Ministère des Chemins de fer, des Postes et des Télégraphes (Direction de l'Aéronautique) élaborera, en cas de besoin, des règlements respectifs, qui entreront en vigueur après leur approbation par décret royal et leur promulgation dans le *Journal officiel*.

Article 22. — La présente loi entrera en vigueur le jour de sa promulgation dans le *Journal officiel*.

* * *

Cette loi a été votée par le Sobranié le 12 avril 1927 et promulguée par décret royal du 21 avril 1927.

Elle a été publiée dans le *Journal officiel* N° 19, du 27 avril 1927.

Certifié conforme au document
remis à la Conférence des Ambassadeurs :

Le Secrétaire général de la Conférence,
R. Massigli.

Légation de Bulgarie en France.

Pour copie conforme :

Le Secrétaire :
H. Boyadjiff.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR
ET DE LA SANTÉ PUBLIQUE.

ORDONNANCE N° 1081.

(Publiée dans le *Journal Officiel* du 30 avril 1927.)

Comme conséquence à l'Accord de Paris sur l'aéronautique en date du 31 mars 1927 (treizième décision du Conseil des ministres en date du 15 février 1927, Protocole N° 13) et en vertu de la loi relative à l'application des articles 74, 75 et 89 du Traité de Neuilly (loi publiée dans le *Journal officiel* N° 19 du 27 avril) ;

J'ordonne :

1. Il est interdit à tous les membres de la police et de la gendarmerie dépendant du Ministère de l'Intérieur et de la Santé publique de s'instruire ou de s'entraîner dans l'aviation ayant un but ou caractère militaires, contrairement aux dispositions de l'article 89 du Traité de Neuilly.

2. Toutefois, à titre exceptionnel, douze membres de la police et de la gendarmerie pourront recevoir une instruction aéronautique et être titulaires d'un brevet de pilote.

Ces brevets de pilotes ne sont pas accordés aux fonctionnaires visés pour leur permettre de pratiquer l'aviation, mais seulement pour compléter les connaissances techniques qui leur sont nécessaires afin d'exercer, en toute connaissance de cause, le contrôle de l'aviation commerciale.

Ces douze brevets de pilotes ainsi accordés ne pourront être renouvelés que dans le cas où leurs titulaires seraient rayés des contrôles de la police ou auraient atteint l'âge de quarante-huit ans.

for the second half on January 31, and for the first time at the end of the third month following the entry into force of the present law.

Article 20. — Offences against the provisions of Articles 13 and 19 of the present law shall be punished by a fine not exceeding 5,000 levas and a term of imprisonment not exceeding three months, or by either of these penalties.

Article 21. — For the execution of the present law, the Ministry of Railways, Posts and Telegraphs (Aviation Department) shall, in case of need, draw up appropriate regulations, which shall enter into force after their approval by Royal Decree and their promulgation in the *Official Journal*.

Article 22. — The present law shall enter into force on the day of its promulgation in the *Official Journal*.

* * *

This law was passed by the Sobranié, April 12, 1927, and promulgated by Royal Decree, April 21, 1927.

It was published in the *Official Journal*, No. 19, of April 27, 1927.

MINISTRY OF THE INTERIOR
AND PUBLIC HEALTH.

DECREE No. 1081.

(Published in the *Official Journal* of April 30, 1927.)

In accordance with the Paris Air Convention dated March 31, 1927, (thirteenth decision of the Council of Ministers dated February 15, 1927, Protocol No. 13), and in virtue of the Law relating to the execution of Articles 74, 75 and 89 of the Treaty of Neuilly (Law published in the *Official Journal*, No. 19, of April 27) ;

I decree :

(1) All members of the Police force and gendarmerie under jurisdiction of the Ministry of the Interior and Public Health are forbidden to receive instruction or training in aviation having a military object or character contrary to the provisions of Article 89 of the Treaty of Neuilly.

(2) Nevertheless, as an exceptional measure, twelve members of the Police and Gendarmerie shall be permitted to receive instruction in aeronautical matters and to hold pilots' certificates ; such pilots' certificates will not be issued to the said officials to enable them to engage in aviation but solely to enable them to acquire the technical knowledge required for the efficient supervision of commercial aviation.

The twelve pilots' certificates thus issued may only be replaced when their holders retire from the Police force or reach their forty-eighth year.

3. Les douze membres de la police et de la gendarmerie, titulaires de brevets, seront répartis comme suit entre les différents aérodromes :

1 ^o Sofia (Boujourichté)	2
2 ^o Gorna-Oriahovitsa	2
3 ^o Varna	2
4 ^o Iambol	2
5 ^o Razloga	1
6 ^o Kazanlyk	2
7 ^o Plovdiv	2

4. Les organisations de la police ne pourront disposer d'aucun aéronef.

5. Il n'existera en Bulgarie aucune autre organisation de police spéciale à l'aviation.

Fait à Sofia, le 27 avril 1927.

(Signé) A. LIAPTCHEFF,
Ministre de l'Intérieur.

Certifié conforme au document
remis à la Conférence des Ambassadeurs :

*Le Secrétaire général de la Conférence
des Ambassadeurs,*
R. Massigli.

Légation de Bulgarie en France.
Pour traduction conforme à l'original :

Le Secrétaire,
H. Boyadjiff.

RECTIFICATION.

(Publiée dans le *Journal officiel* du 15 août 1927, N^o 108.)

[Traduction.]

Dans l'ordonnance N^o 1081, publiée dans le *Journal officiel* N^o 22 du 30 avril 1927, au paragraphe 3, énumérant la répartition des membres de la police et de la gendarmerie entre les différents aérodromes, il a été reproduit par erreur l'attribution à l'aérodrome de Plovdiv d'une dotation de deux pilotes au lieu d'un seul, comme il devra être lu.

Certifié conforme :

*Le Secrétaire général de la Conférence
des Ambassadeurs,*
R. Massigli.

Pour traduction conforme à l'original :

Le Conseiller de Légation,
(Signé) M. Miltchow.

MINISTÈRE DE LA GUERRE.
N^o 78.

ORDONNANCE.

SOFIA, le 21 avril 1927.

[Traduction.]

Comme conséquence à l'Accord de Paris sur l'aéronautique, en date du 31 mars 1927, et en vertu de la loi relative à l'application des articles 74, 75 et 89 du Traité de Neuilly, les ordres suivants sont promulgués :

1. J'interdis à tous les services de l'armée d'entretenir, dans un but militaire, contrairement aux engagements visés, à l'article 89 du Traité de Neuilly, des rapports quelconques avec l'aéro-

(3) The twelve members of the Police and Gendarmerie holding pilots' certificates shall be distributed as follows among the different aerodromes :

(1) Sofia (Boujourichté)	2
(2) Gorna-Oriahovitsa	2
(3) Varna	2
(4) Iambol	2
(5) Razloga	1
(6) Kazanlyk	2
(7) Plovdiv	2

(4) The Police shall not possess any aircraft.

(5) No special air Police organisation shall be permitted in Bulgaria.

Given at Sofia, April 27, 1927.

(Signed) A. LIAPTCHEFF,
Minister of the Interior.

[RECTIFICATION.

(Published in the *Official Journal* of August 15, 1927, No. 108.)

In Decree No. 1081, published in the *Official Journal*, No. 22, of April 30, 1927, in paragraph 3, describing the distribution of members of the Police and Gendarmerie among the different aerodromes, the allocation of pilots to the aerodrome of Plovdiv was stated, owing to an error, to be two instead of one.

MINISTER OF WAR.
No. 78.

DECREE.

SOFIA, April 21, 1927.

In pursuance of the Paris Air Convention of March 31, 1927, and in virtue of the Law relating to the execution of Articles 74, 75 and 89 of the Treaty of Neuilly, the following orders are hereby promulgated :

1. All departments of the Army are prohibited from maintaining any connection whatsoever with aviation for a military purpose in contravention of Article 89 of the Treaty of Neuilly. The

nautique. Les dispositions ci-dessus ne concernent pas les mesures qui seraient nécessaires pour assurer la défense antiaérienne à terre.

2. J'interdis aux membres de l'armée, isolés ou en groupe, toute instruction ou activité dans l'aéronautique, quelle qu'en soit la catégorie.

3. A titre exceptionnel, des membres de l'armée pourront être autorisés à apprendre à piloter ou à piloter à titre privé et à leurs frais, en ce qui concerne l'aviation de sport seule, aux conditions de l'alinéa 2.

Le nombre de ces pilotes peut atteindre le chiffre total de huit, ce maximum ne pouvant être atteint qu'au bout d'une période de six ans à compter du 1^{er} janvier 1926, et à raison de deux autorisations pour chacune des deux premières années et une autorisation ensuite.

Les demandes d'autorisation devront être adressées au Ministère de la Guerre.

Les membres de l'armée ne devront, à cet effet, recevoir aucune subvention ou congé spécial.

L'activité des membres de l'armée, dans l'aviation de sport, ne devra avoir aucun caractère ni but militaires.

4. Une infraction aux dispositions qui précèdent entraînera, sans préjudice d'autres sanctions disciplinaires, le retrait de l'autorisation.

(Signé) Général VALKOFF,
Ministre de la Guerre.

(Signé) Capitaine MARINOFF,
Aide de camp du Chef de Chancellerie
au Ministère de la Guerre.

Certifié conforme au document
remis à la Conférence des Ambassadeurs :

*Le Secrétaire général
de la Conférence des Ambassadeurs,*
R. Massigli.

Légation de Bulgarie en France.
Pour traduction conforme à l'original :
Le Secrétaire,
H. Boyadjiff.

MINISTÈRE DE LA GUERRE.
N° 145.

RECTIFICATION D'ORDONNANCE.

ORDONNANCE.

SOFIA, le 18 août 1927.

[Traduction.]

Dans l'ordonnance N° 78 du 21 avril a.c., au paragraphe 3, alinéa 2, la phrase : « à compter du 1^{er} janvier 1926 », doit être lue : « à compter du 1^{er} janvier 1927 ».

(Signé) VALKOFF,
Lieutenant général,
Ministre de la Guerre.

Certifié conforme :
*Le Secrétaire général de la Conférence
des Ambassadeurs,*
R. Massigli.

Pour traduction conforme à l'original :
Le Conseiller de Légation,
(Signé) M. Miltchow.

above prohibitions shall not apply to the necessary measures undertaken for ground anti-aircraft defence.

2. Members of the Army shall not be trained or take part in aviation of any kind whatever, whether individually or in groups.

3. As an exceptional measure, members of the Army may be authorised to learn or take part in amateur flying privately and at their own expense, subject to the conditions mentioned in paragraph 2.

The number of these pilots may reach a total of eight. This maximum may only be reached in six years as from January 1st, 1926, not more than two authorisations being granted for each of the first two years, and thereafter one authorisation.

Requests for authorisations must be addressed to the Ministry of War.

Members of the Army shall not receive any subsidy or special leave for this purpose.

The activity of members of the Army in amateur aviation shall not be of a military character or have any military purpose.

4. In the case of an offence against the above regulations, the authorisation shall, without prejudice to further disciplinary action, be cancelled.

(Signed) General VALKOFF,
Minister of War.

(Signed) Captain MARINOFF,
*Aide-de-camp to the Chancellor in Chief
at the Ministry of War.*

MINISTER OF WAR.
No. 145.

RECTIFICATION OF DECREE.

DECREE.

SOFIA, August 18, 1927.

In Decree No. 78, of April 21 of the current year, the phrase " as from January 1, 1926 ", in paragraph 3, sub-paragraph 2, should read " as from January 1, 1927 ".

(Signed) VALKOFF,
*Lieutenant-General,
Minister for War.*

MINISTÈRE DE LA GUERRE.

N° 81.

ORDONNANCE

SOFIA, le 29 avril 1927.

[Traduction.]

L'ordonnance N° 1081 du 27 avril du Ministère de l'Intérieur et de la Santé publique, publiée dans le *Journal officiel* N° 22 du 30 avril, doit être observée et exécutée par tous les services et organes de la gendarmerie.

(Signé) VALKOFF,
Ministre de la Guerre.

Certifié conforme au document
remis à la Conférence des Ambassadeurs :

Le Secrétaire général
de la Conférence des Ambassadeurs,
R. Massigli.

Légation de Bulgarie en France.
Pour traduction conforme à l'original :

Le Secrétaire,
H. Boyadjiff.

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE
ET DES DOMAINES DE L'ÉTAT.
DÉPARTEMENT DES FORÊTS.

ORDONNANCE N° 1893.

(Publiée au *Journal officiel*, N° 27 du 7 mai.)

[Traduction.]

En exécution des engagements résultant de l'Accord de Paris sur l'aéronautique, en date du 31 mars 1927, et en vertu de la loi relative à l'application des articles 74, 75, et 89 du Traité de Neuilly (*Journal officiel* N° 19 du 27 avril 1927),

J'ordonne :

Il est interdit aux membres de la police des forêts de s'instruire ou de s'entraîner dans l'aviation, quelle qu'en soit la catégorie, ayant un caractère ou un but militaires, contrairement aux dispositions de l'article 89 du Traité de Neuilly.

Fait à SOFIA, le 29 avril 1927.

(Signé) VASSILEFF,
Ministre de l'Agriculture
par intérim.

Certifié conforme au document
remis à la Conférence des Ambassadeurs :

Le Secrétaire général
de la Conférence des Ambassadeurs
R. Massigli.

Légation de Bulgarie en France.
Pour traduction conforme à l'original :

Le Secrétaire,
H. Boyadjiff.

MINISTER OF WAR.

No. 81.

DECREE.

SOFIA, April 29, 1927.

Decree No. 1081, of April 27, of the Ministry of the Interior and Public Health, published in the *Official Journal*, No. 22, of April 30, shall be observed and executed by all services and organs of the Gendarmerie.

(Signed) VALKOFF,
Minister for War.

MINISTRY OF AGRICULTURE
AND STATE LANDS
(FORESTRY DEPARTMENT).

DECREE No. 1893.

(Published in the *Official Journal*, No. 27, of May 7, 1927.)

In application of the undertakings assumed under the Paris Air Convention of March 31, 1927, and in virtue of the Law relating to the execution of Articles 74, 75 and 89 of the Treaty of Neuilly (*Official Journal*, No. 19, of April 27, 1927), it is hereby ordered :

Members of the Forestry Police are forbidden to learn or take part in aviation of any kind whatever of a military character or for any military purpose contrary to the provisions of Article 89 of the Treaty of Neuilly.

Given at Sofia, April 29, 1927.

(Signed) VASSILEFF,
Acting Minister of Agriculture.

MINISTÈRE DES FINANCES.

ORDONNANCE N° 944.

(Publiée au *Journal officiel* du 30 avril 1927.)

[Traduction.]

En exécution des engagements résultant de l'Accord de Paris sur l'aéronautique, en date du 31 mars 1927 (treizième décision du Conseil des Ministres en date du 15 février, Protocole N° 13), et en vertu de la loi relative à l'application des articles 74, 75 et 89 du Traité de Neuilly (*Journal officiel* N° 19 du 27 avril 1927),

J'ordonne :

Le paragraphe premier de l'ordonnance du Ministère de l'Intérieur N° 1081, publiée dans le *Journal officiel* N° 22 du 30 avril 1927, doit être observé également par tous les services de la police douanière et des accises dépendant du Ministère des Finances.

Fait à SOFIA, le 27 avril 1927.

(Signé) Vladimir MOLLOFF,
Ministre des Finances.

Certifié conforme au document
remis à la Conférence des Ambassadeurs :

Le Secrétaire général
de la Conférence des Ambassadeurs,
R. Massigli.

Légation de Bulgarie en France.
Pour traduction conforme à l'original :
Le Secrétaire,
H. Boyadjiff.

MINISTER OF FINANCE.

DECREE No. 944.

(Published in the *Official Journal* of April 30, 1927.)

In application of the undertakings assumed under the Paris Air Convention of March 31st, 1927, (thirteenth decision of the Council of Ministers, dated February 15th, Protocol No. 13), and in virtue of the Law relating to the execution of Articles 74, 75 and 89 of the Treaty of Neuilly (*Official Journal*, No. 19, of April 27th, 1927), it is hereby ordered :

Paragraph 1 of Decree No. 1081 of the Ministry of the Interior, published in the *Official Journal*, No. 22, of April 30th, 1927, shall also apply to all the Customs and Excise Police services under the Ministry of Finance.

Given at SOFIA, April 27th, 1927.

(Signed) Vladimir MOLLOFF,
Finance Minister.

N° 1526.

AUTRICHE ET LETTONIE

Echange de notes comportant un accord tendant à la suppression du visa des passeports pour les citoyens des deux Etats dans les relations réciproques. Varsovie, le 30 juin 1927.

AUSTRIA AND LATVIA

Exchange of Notes constituting an Agreement for the Suppression of Passport Visas for the Nationals of the two States in their mutual Relations. Warsaw, June 30, 1927.

N° 1526. — ÉCHANGE DE NOTES¹ ENTRE LES GOUVERNEMENTS LETTON ET AUTRICHIEN COMPORTANT UN ACCORD TENDANT A LA SUPPRESSION DU VISA DES PASSEPORTS POUR LES CITOYENS DES DEUX ÉTATS DANS LES RELATIONS RÉCIPROQUES. VARSOVIE, LE 30 JUIN 1927.

Texte officiel français communiqué par le ministre des Affaires étrangères de Lettonie. L'enregistrement de cet échange de notes a eu lieu le 6 septembre 1927.

LÉGATION D'AUTRICHE.

N° 2482.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Me référant à la note de Son Excellence M. Cielens, ministre des Affaires étrangères de Lettonie, N° A/816.III en date du 1^{er} juin courant, j'ai l'honneur de porter à votre connaissance que je n'ai pas manqué de soumettre à mon gouvernement le désir exprimé par le Gouvernement de Lettonie tendant à l'abolition, à partir du 1^{er} juillet prochain, du visa des passeports entre l'Autriche et la Lettonie. Le Gouvernement fédéral a pris connaissance avec une vive satisfaction de l'aimable proposition du Gouvernement letton.

Je suis heureux de pouvoir, dès maintenant, communiquer à Votre Excellence que le Conseil des Ministres autrichien a adhéré à ladite proposition et m'a autorisé à déclarer au nom du Gouvernement fédéral d'Autriche; que ce gouvernement, en vue de faciliter dans la mesure du possible les rapports réciproques entre l'Autriche et la Lettonie, consent au règlement suivant de cette question :

1^o Les ressortissants des deux Etats peuvent, en tout temps, entrer dans le territoire de l'autre Etat et le quitter aux points de frontière officiellement reconnus, sans visa d'entrée, à condition qu'ils soient porteurs d'un passeport national valable pour l'étranger, qui prouve incontestablement la ressortissance du titulaire.

2^o Les dispositions en vigueur dans les deux Etats concernant la fermeture de la frontière, le renvoi, à la frontière, de voyageurs suspects, la déclaration des étrangers à la police, le séjour et l'expulsion des étrangers, ainsi que la protection du marché du travail national contre l'invasion de la main-d'œuvre étrangère ne sont pas touchées par le présent accord.

3^o Chacun des deux Etats peut expulser de son territoire les ressortissants de l'autre Etat qui ont violé les prescriptions en vigueur sur la déclaration et le séjour des étrangers ou dont l'activité comme ouvriers ou employés lèse les dispositions sur la protection du marché du travail national.

¹ Entrée en vigueur le 1^{er} juillet 1927.

¹ TRADUCTION. — TRANSLATION.

No. 1526. — EXCHANGE OF NOTES ² BETWEEN THE LATVIAN AND AUSTRIAN GOVERNMENTS CONSTITUTING AN AGREEMENT FOR THE SUPPRESSION OF PASSPORT VISAS FOR THE NATIONALS OF THE TWO STATES IN THEIR MUTUAL RELATIONS. WARSAW, JUNE 30, 1927.

French official text communicated by the Latvian Minister for Foreign Affairs. The registration of this Exchange of Notes took place September 6, 1927.

AUSTRIAN LEGATION.

No. 2482.

MONSIEUR LE MINISTRE,

With reference to the Note, No. A/816.III, dated June 1st, of His Excellency M. Cielens, Latvian Minister for Foreign Affairs, I have the honour to inform you that I duly submitted to my Government the Latvian Government's desire to abolish passport visas as from July 1st next between Austria and Latvia. The Federal Government noted the Latvian Government's proposal with pleasure.

I have the honour to inform Your Excellency that the Austrian Cabinet has approved this proposal and has authorised me to state, in the name of the Austrian Federal Government, that, with a view to facilitating relations between Austria and Latvia in every way, the Austrian Government agrees to the following provisions.

(1) The nationals of both States may at any time enter the territory of the other State and leave it at the officially recognised frontier stations, without an entrance visa, on condition that they hold a national passport, valid for foreign countries, proving their nationality beyond dispute.

(2) The present Agreement shall not affect the provisions in force between the two States relative to the closing of the frontier, the return to the frontier of suspect travellers, the notification of aliens to the police, the sojourn and expulsion of aliens and also the protection of the home labour market against the invasion of alien labour.

(3) Both States may expel from their territories the nationals of the other State who have infringed the laws in force relative to the notification and sojourn of aliens or whose activities as workmen or employees constitute an infringement of the provisions relative to the protection of the home labour market.

¹ Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations.

¹ Translated by the Secretariat of the League of Nations.

² Came into force July 1, 1927.

4° Le présent accord entrera en vigueur, sans autres formalités, le 1^{er} juillet 1927 ; il pourra être dénoncé au commencement de chaque trimestre avec préavis de trois mois.

En priant Votre Excellence de bien vouloir me faire tenir une note analogue à la présente en vue d'établir formellement l'accord sur la matière susindiquée, je saisis cette occasion pour Lui renouveler les assurances de ma haute considération.

VARSOVIE, le 30 juin 1927.

(Signé) Post.

Son Excellence
Monsieur Martin Nuksa,
Envoyé extraordinaire et
Ministre plénipotentiaire de Lettonie.

LÉGATION DE LETTONIE.

N° 1516.

MONSIEUR LE MINISTRE,

En réponse à la note 2482 que vous avez bien voulu m'adresser en date du 30 juin 1927, j'ai l'honneur de porter à votre connaissance que mon gouvernement donne son adhésion au texte de l'accord relatif à la suppression des visas entre la Lettonie et l'Autriche, en vertu duquel :

Article premier.

Les ressortissants des deux Etats peuvent, en tout temps, entrer dans le territoire de l'autre Etat et le quitter aux points de frontière officiellement reconnus, sans visa d'entrée, à condition qu'ils soient porteurs d'un passeport national valable pour l'étranger qui prouve incontestablement la ressortissance du titulaire.

Article 2.

Les dispositions en vigueur dans les deux Etats concernant la fermeture de la frontière, le renvoi à la frontière de voyageurs suspects, la déclaration des étrangers à la police, le séjour et l'expulsion des étrangers, ainsi que la protection du marché du travail national contre l'invasion de la main-d'œuvre étrangère ne sont pas touchées par le présent accord.

Article 3.

Chacun des deux Etats peut expulser de son territoire les ressortissants de l'autre Etat qui ont violé les prescriptions en vigueur sur la déclaration et le séjour des étrangers ou dont l'activité comme ouvriers ou employés lèse les dispositions sur la protection du marché du travail national.

Article 4.

Le présent accord entrera en vigueur, sans autres formalités, le 1^{er} juillet 1927 ; il pourra être dénoncé au commencement de chaque trimestre avec préavis de trois mois.

Veillez agréer, Monsieur le ministre, les assurances de ma haute considération.

VARSOVIE, le 30 juin 1927.

(Signé) M. NUKSA,
Ministre de Lettonie.

Son Excellence
Monsieur Nicolas Post,
Envoyé extraordinaire et
Ministre plénipotentiaire de
la République d'Autriche,
Varsovie.

(4) The present Agreement shall enter into force without further formalities on July 1, 1927. It may be denounced at the beginning of every quarter after three months' notice.

I beg that Your Excellency may have the goodness to forward me a similar note with a view to establishing formally the agreement on the above matter.

I have the honour to be, etc.

WARSAW, *June 30, 1927.*

(Signed) Post.

His Excellency,
M. Martin Nuksa,
Envoy Extraordinary and
Minister Plenipotentiary of Latvia.

LATVIAN LEGATION.

No. 1516.

MONSIEUR LE MINISTRE,

In reply to your Note, No. 2482, of June 30, 1927, I have the honour to inform you that my Government approves the text of the Agreement relative to the abolitions of visas between Latvia and Austria, as follows :

Article 1.

The nationals of both States may at any time enter the territory of the other State and leave it at the officially recognised frontier stations, without an entrance visa, on condition that they hold a national passport, valid for foreign countries, proving their nationality beyond dispute.

Article 2.

The present Agreement shall not affect the provisions in force between the two States relative to the closing of the frontier, the return to the frontier of suspect travellers, the notification of aliens to the police, the sojourn and expulsion of aliens and also the protection of the home labour market against the invasion of alien labour.

Article 3.

Both States may expel from their territories any nationals of the other State who have infringed the laws in force relative to the notification and sojourn of aliens, or whose activities as workmen or employees constitute an infringement of the provisions relative to the protection of the home labour market.

Article 4.

The present Agreement shall come into force without further formalities on July 1, 1927. It may be denounced at the beginning of every quarter after three months' notice.

I have the honour, etc.

WARSAW, *June 30, 1927.*

(Signed) M. NUKSA.
Latvian Minister.

His Excellency
M. Nicolas Post,
Envoy Extraordinary and
Minister Plenipotentiary
of the Austrian Republic,
Warsaw.

No. 1526

N° 1527.

ALLEMAGNE ET PAYS-BAS

Convention d'arbitrage et de conciliation avec protocole final. Signée à La Haye, le 20 mai 1926.

**GERMANY
AND THE NETHERLANDS**

Convention of Arbitration and Conciliation, with Final Protocol. Signed at The Hague, May 20, 1926.

TEXTE NÉERLANDAIS. — DUTCH TEXT.

N^o 1527. — NEDERLANDSCH-DUIJSCH ARBITRAGE- EN VERZOE-
NINGSVERDRAG¹ GETEEKEND TE'S-GRAVENHAGE DEN 20sten
MAI 1926.

*Textes officiels allemand et néerlandais communiqués par le Chargé d'affaires a. i. des Pays-Bas à
Berne. L'enregistrement de ce traité a eu lieu le 9 septembre 1927.*

HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN en HET DUISCHTE RIJK, vervuld van den wensch, de ontwikkeling van de procedure van vreedzame beslechting van internationale geschillen te bevorderen, zijn overeengekomen een algemeen Arbitrage- en Verzoeningsverdrag te sluiten.

Te dien einde hebben tot gevolmachtigden benoemd :

HARE MAJESTEIT DE KONINGIN DER NEDERLANDEN :

Zijne Excellentie Jonkheer H. A. VAN KARNEBEEK, Hoogstderzelver Minister van Buitenslandsche Zaken ;

DE DUISCHTE RIJKSPRESIDENT :

Freiherr H. LUCIUS VON STOEDTEN, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister van het Duitse Rijk te 's-Gravenhage ;

Die, nadat zij hunne volmachten onderzocht en in goeden en behoorlijken vorm hebben bevonden, omtrent de volgende bepalingen zijn overeengekomen :

Artikel 1.

De Verdragsluitende Partijen verplichten zich, alle geschillen van welken aard ook, die tusschen haar ontstaan en niet binnen redelijken tijd langs diplomatieken weg kunnen worden opgelost, en die niet met toestemming van beide Partijen aan het Permanente Hof van Internationale Justitie² worden voorgelegd, volgens de bepalingen van dit Verdrag, hetzij aan een arbitrage-hetzij aan een verzoeningsprocedure te onderwerpen.

Geschillen, voor welker beslechting de Verdragsluitende Partijen door andere tusschen haar bestaande overeenkomsten aan een bijzondere procedure gebonden zijn, worden volgens de bepalingen dezer overeenkomsten behandeld.

Artikel 2.

Onder voorbehoud van de bepalingen van artikel 3 worden op verlangen van een der Partijen aan de arbitrage-procedure onderworpen, die geschillen, waarbij de Partijen het onderling oneens zijn over een rechtsvraag, in het bijzonder die geschillen, welke betrekking hebben op :

¹ L'échange des ratifications a eu lieu à Berlin, le 14 juillet 1927.

² Vol. VI, page 379 ; vol. XI, page 404 ; vol. XV, page 304 ; vol. XXIV, page 152 ; vol. XXVII, page 416 ; vol. XXXIX, page 165 ; vol. XLV, page 96 ; vol. L, page 159 et vol. LIV, page 387, de ce recueil

TEXTE ALLEMAND. — GERMAN TEXT.

No. 1527. — NIEDERLÄNDISCH-DEUTSCHER SCHIEDSGERICHTS-
UND VERGLEICHsvertrag,¹ GEZEICHNET IM HAAG, AM 20. MAI
1926.

*German and Dutch official texts communicated by the Netherlands Chargé d'Affaires a. i. at Berne.
The registration of this Treaty took place September 9, 1927.*

DAS KÖNIGREICH DER NIEDERLANDE und DAS DEUTSCHE REICH, von dem Wunsche erfüllt, die Entwicklung des Verfahrens zur friedlichen Beilegung zwischenstaatlicher Streitigkeiten zu fördern, sind übereingekommen, einen allgemeinen Schiedsgerichts- und Vergleichsvertrag abzuschliessen.

Zu diesem Zwecke haben zu Bevollmächtigten ernannt :

IHRE MAJESTÄT DIE KÖNIGIN DER NIEDERLANDE :

Seine Exzellenz Jonkheer H. A. VAN KARNEBEEK, Allerhöchstihren Minister der Auswärtigen Angelegenheiten ;

DER DEUTSCHE REICHSPRÄSIDENT :

Freiherrn H. LUCIUS VON STOEDTEN, Ausserordentlichen Gesandten und Bevollmächtigten Minister des Deutschen Reichs im Haag,

Die, nachdem sie ihre Vollmachten geprüft und in guter und gehöriger Form befunden haben, über folgende Bestimmungen übereingekommen sind :

Artikel 1.

Die vertragschliessenden Teile verpflichten sich, alle Streitigkeiten irgendwelcher Art, die zwischen ihnen entstehen und nicht in angemessener Frist auf diplomatischem Wege geschlichtet werden können, und die nicht mit Zustimmung beider Parteien dem Ständigen Internationalen Gerichtshof² unterbreitet werden, nach Massgabe des gegenwärtigen Vertrags entweder einem Schiedsgerichtsverfahren oder einem Vergleichsverfahren zu unterwerfen.

Streitigkeiten, für deren Schlichtung die vertragschliessenden Teile durch andere zwischen ihnen bestehende Abmachungen an ein besonderes Verfahren gebunden sind, werden nach Massgabe der Bestimmungen dieser Abmachungen behandelt.

Artikel 2.

Dem Schiedsgerichtsverfahren werden auf Verlangen einer Partei, unter Vorbehalt der Bestimmungen des Artikels 3, diejenigen Streitigkeiten unterworfen, bei denen die Parteien untereinander über eine Rechtsfrage im Streite sind, insbesondere diejenigen Streitigkeiten, die betreffen :

¹ The exchange of ratifications took place at Berlin, July 14, 1927.

² Vol. VI, page 379; Vol. XI, page 404; Vol. XV, page 304; Vol. XXIV, page 152; Vol. XXVII, page 416; Vol. XXXIX, page 165; Vol. XLV, page 96; Vol. L, page 159, and Vol. LIV, page 387, of this Series.

ten eerste : inhoud, uitlegging en toepassing van een tusschen de beide Partijen gesloten Verdrag ;

ten tweede : ieder punt van internationaal recht ;

ten derde : het bestaan van een feit, dat, wanneer het werd vastgesteld, zou inhouden de schending van een internationale verplichting ;

ten vierde : omvang en aard van de vergoeding in geval van zulk een schending.

Wanneer er tusschen de Partijen meningsverschillen bestaan over de vraag of een geschil tot de hierboven omschreven soorten behoort, dan wordt over deze voorafgaande vraag door de arbitrage-procedure beslist.

Artikel 3.

Bij vragen, die krachtens de landswetten van de Partij, tegen wie een eisch wordt ingesteld, door de rechterlijke autoriteiten, met inbegrip van de administratieve gerechten, beslist moeten worden, kan deze Partij verlangen, dat de geschillen eerst dan aan de arbitrage-procedure worden onderworpen, nadat in de gerechtelijke procedure een eindvonnis gewezen is en dat zij uiterlijk zes maanden na deze beslissing voor het Scheidsgerecht worden gebracht. Dit geldt niet, wanneer het een geval van rechtsweigering betreft en de wettelijk voorgeschreven instanties zijn ingeroepen.

Ontstaat er tusschen de Partijen verschil van meening over de toepassing van bovenstaande bepaling, dan wordt daarover volgens de arbitrage-procedure beslist.

Artikel 4.

Het Scheidsgerecht legt aan zijne beslissingen ten grondslag :

ten eerste : de tusschen de Partijen geldende overeenkomsten van algemeenen of bijzonderen aard en de daaruit voortspruitende rechtsregelen ;

ten tweede : het internationale gewoonterecht, als uiting van een algemeene, als recht erkende practijk ;

ten derde : de algemeene door de beschaafde Staten erkende rechtsbeginselen ;

ten vierde : de resultaten van beproefde wetenschap en rechtspraak als hulpmiddel voor het vaststellen der rechtsnormen.

Met toestemming van beide Partijen kan het Scheidsgerecht zijn beslissing, in plaats van daaraan rechtsbeginselen ten grondslag te leggen, naar billijkheid nemen.

Artikel 5.

Voor zoover de Partijen niet in een bijzonder geval een tegengestelde overeenkomst aangaan, wordt het Scheidsgerecht op de volgende wijze samengesteld.

De rechters worden gekozen op den grondslag van de lijst der leden van het door het Haagsche Verdrag¹ voor de vreedzame beslechting van internationale geschillen van 18 October 1907 in het leven geroepen Permanente Hof van Arbitrage te 's-Gravenhage.

Iedere Partij benoemt naar vrije keuze één scheidsrechter. In gemeen overleg benoemen de Partijen drie andere rechters en uit hun midden den Voorzitter. Wanneer een der bij gemeen overleg benoemde rechters na zijn verkiezing, de nationaliteit van een der beide Partijen verkrijgt, zich op het gebied van een harer metterwoon vestigt, of in dienst van een harer treedt, kan elk der Partijen verlangen, dat hij worde vervangen. Geschillen over de vraag of deze omstandigheden aanwezig zijn, worden door de vier overige rechters beslist, waarbij de oudste der in gemeen overleg benoemde rechters voorzit en bij het staken der stemmen een dubbele stem heeft.

¹ DE MARTENS, *Nouveau Recueil général des Traités*, troisième série, tome III, page 360.

erstens : Bestand, Auslegung und Anwendung eines zwischen den beiden Parteien geschlossenen Staatsvertrags ;

zweitens : irgendeine Frage des internationalen Rechts ;

drittens : das Bestehen einer Tatsache, die, wenn sie erwiesen wird, die Verletzung einer zwischenstaatlichen Verpflichtung bedeutet ;

viertens : Umfang und Art der Wiedergutmachung im Falle einer solchen Verletzung.

Bestehen zwischen den Parteien Meinungsverschiedenheiten darüber, ob eine Streitigkeit zu den vorstehend bezeichneten Arten gehört, so wird über diese Vorfrage im Schiedsgerichtsverfahren entschieden.

Artikel 3.

Bei Fragen, die gemäss den Landesgesetzen der Partei, gegen die ein Begehren geltend gemacht wird, von richterlichen Behörden, mit Einschluss der Verwaltungsgerichte, zu entscheiden sind, kann diese Partei verlangen, dass die Streitigkeiten dem Schiedsgerichtsverfahren erst unterworfen werden, nachdem in dem Gerichtsverfahren eine endgültige Entscheidung gefällt worden ist, und dass die Anrufung des Schiedsgerichts spätestens sechs Monate nach dieser Entscheidung erfolge. Dies gilt nicht, wenn es sich um einen Fall von Rechtsverweigerung handelt und die gesetzlich vorgesehenen Beschwerdestellen angerufen worden sind.

Entsteht zwischen den Parteien eine Meinungsverschiedenheit über die Anwendung der vorstehenden Bestimmung, so wird darüber im Schiedsgerichtsverfahren entschieden.

Artikel 4.

Das Schiedsgericht legt seinen Entscheidungen zugrunde :

erstens : die zwischen den Parteien geltenden Übereinkünfte allgemeiner oder besonderer Art und die sich daraus ergebenden Rechtssätze ;

zweitens : das internationale Gewohnheitsrecht als Ausdruck einer allgemeinen, als Recht anerkannten Übung ;

drittens : die allgemeinen von den Kulturstaaten anerkannten Rechtsgrundsätze ;

viertens : die Ergebnisse bewährter Lehre und Rechtsprechung als Hilfsmittel für die Feststellung der Rechtsnormen.

Mit Zustimmung beider Parteien kann das Schiedsgericht seine Entscheidung, anstatt sie auf Rechtsgrundsätze zu stützen, nach billigem Ermessen treffen.

Artikel 5.

Sofern nicht die Parteien im einzelnen Fall eine entgegenstehende Vereinbarung treffen, wird das Schiedsgericht in folgender Weise bestellt.

Die Richter werden auf der Grundlage des Verzeichnisses der Mitglieder des durch das Haager Abkommen¹ zur friedlichen Erledigung internationaler Streitfälle vom 18. Oktober 1907 geschaffenen Ständigen Schiedshofs im Haag gewählt.

Jede Partei ernennt einen Schiedsrichter nach freier Wahl. Gemeinsam berufen die Parteien drei weitere Richter und aus deren Mitte den Obmann. Sofern einer der gemeinsam berufenen Richter nach seiner Wahl die Staatsangehörigkeit einer der beiden Parteien erwirbt, auf deren Gebiete seinen Wohnsitz nimmt oder in deren Dienste tritt, kann jede Partei verlangen, dass er ersetzt werde. Streitigkeiten darüber, ob diese Voraussetzungen zutreffen, werden von den übrigen vier Richtern entschieden, wobei der ältere der gemeinsam berufenen Richter den Vorsitz führt und bei Stimmengleichheit eine doppelte Stimme hat.

¹ *British and Foreign State Papers*, Vol. 100, page 298.

Voor ieder afzonderlijk geschil worden de rechters opnieuw gekozen. De Verdragsluitende Partijen behouden zich echter voor in gemeen overleg aldus te handelen, dat voor bepaalde soorten van geschillen gedurende een bepaalden tijd dezelfde rechters tot het Scheidsgerecht zullen behooren.

Leden van het Scheidsgerecht, die om de een of andere reden aftreden, worden vervangen op dezelfde wijze, als waarop zij benoemd zijn.

Artikel 6.

De Verdragsluitende Partijen zullen ter uitvoering van dit Verdrag in ieder bijzonder geval een compromis opstellen. Daarin zullen het punt van geschil, de eventueele bijzondere bevoegdheden van het Scheidsgerecht, zijn samenstelling en zetel, de grootte van het door elk der Partijen als voorschot van de kosten te storten bedrag, de regelen, die in acht genomen zullen moeten worden ten aanzien van den vorm en de termijnen van de procedure, zoowel als de bijzonderheden, die verder noodig mochten zijn, worden vastgelegd.

Meeningsverschillen over de bepalingen van het compromis zullen, onder voorbehoud van Artikel 7, door het Scheidsgerecht worden beslist.

Artikel 7.

Wanneer het compromis niet binnen 6 maanden, nadat de eene Partij aan de andere het verlangen naar een scheidsrechterlijke beslechting van een geschil heeft kenbaar gemaakt, tusschen de Partijen tot stand komt, kan iedere Partij zich tot de in artikel 13 bedoelde Permanente Verzoeningscommissie wenden, ter opstelling van het compromis. Deze moet binnen 2 maanden, nadat een der Partijen zich tot haar heeft gewend, het compromis opstellen, waarbij het punt van geschil op grond van de conclusies der Partijen moet worden vastgesteld.

Eenzoo moet gehandeld worden, wanneer een Partij den door haar te benoemen rechter niet heeft aangewezen of wanneer de Partijen het niet eens zijn over de benoeming van de in gemeen overleg aan te wijzen rechters of van den Voorzitter.

De Permanente Verzoeningscommissie is verder bevoegd om, tot de aanwijzing van het Scheidsgerecht, een beslissing te nemen over elk ander geschil, dat betrekking heeft op het compromis.

Artikel 8.

Het Scheidsgerecht neemt zijn beslissingen met gewone meerderheid van stemmen.

Artikel 9.

De scheidsrechterlijke beslissing zal aanwijzingen bevatten over de wijze van haar tenuitvoerleggingen in het bijzonder over de daarbij in acht te nemen termijnen.

Wanneer in een scheidsrechterlijke beslissing wordt geconstateerd, dat een door een gerecht of een andere autoriteit van één der Partijen genomen beslissing of maatregel geheel of gedeeltelijk in strijd is met het Volkenrecht, doch wanneer volgens het staatsrecht van die Partij de gevolgen van de beslissing of van den maatregel niet of niet geheel door administratieve maatregelen ter zijde kunnen worden gesteld, dan zal in de scheidsrechterlijke beslissing aan de beleedigde Partij op andere wijze een behoorlijke voldoening moeten worden toegekend.

Artikel 10.

Behoudens andersluidende overeenkomst in het compromis kan elke Partij aan het Scheidsgerecht, dat de beslissing genomen heeft, daarvan revisie verzoeken. Het verzoek kan slechts

Die Wahl der Richter erfolgt von neuem für jeden einzelnen Streitfall. Die vertragschliessenden Teile behalten sich jedoch vor, im gemeinsamen Einverständnis in der Weise vorzugehen, dass für gewisse Arten von Streitfällen während eines bestimmten Zeitraums dieselben Richter dem Schiedsgericht angehören.

Mitglieder des Schiedsgerichts, die aus irgendeinem Grund ausscheiden, werden in der gleichen Weise ersetzt, wie sie berufen worden sind.

Artikel 6.

Die vertragschliessenden Teile werden in Ausführung des gegenwärtigen Vertrags in jedem Einzelfall eine besondere Schiedsordnung festsetzen. Darin werden der Streitgegenstand, die etwaigen besonderen Befugnisse des Gerichts, dessen Zusammensetzung und Sitz, die Höhe des von jeder Partei als Kostenvorschuss zu hinterlegenden Betrags, die hinsichtlich der Form und der Fristen des Verfahrens zu beobachtenden Regeln sowie die sonst notwendigen Einzelheiten bestimmt.

Meinungsverschiedenheiten über die Bestimmungen der Schiedsordnung werden, vorbehaltlich des Artikels 7, vom Schiedsgericht entschieden.

Artikel 7.

Kommt zwischen den Parteien nicht binnen sechs Monaten, nachdem die eine der anderen das Begehren nach schiedsgerichtlicher Austragung einer Streitigkeit mitgeteilt hat, die Schiedsordnung zustande, so kann jede Partei den in Artikel 13 vorgesehenen Ständigen Vergleichsrat zwecks Feststellung der Schiedsordnung anrufen. Dieser hat binnen zwei Monaten nach seiner Anrufung die Schiedsordnung festzusetzen, wobei der Streitgegenstand aus den Anträgen der Parteien ermittelt wird.

Es ist ebenso zu verfahren, wenn eine Partei den von ihr zu ernennenden Richter nicht bezeichnet hat oder wenn die Parteien in der Bezeichnung der gemeinsam zu berufenden Richter oder des Obmanns nicht einig sind.

Der Ständige Vergleichsrat ist ferner befugt, bis zur Bestellung des Schiedsgerichts über jede andere Streitigkeit zu entscheiden, die sich auf die Schiedsordnung bezieht.

Artikel 8.

Das Schiedsgericht trifft seine Entscheidungen mit einfacher Stimmenmehrheit.

Artikel 9.

Der Schiedsspruch wird Angaben über die Art seiner Ausführung, insbesondere über die dabei zu beobachtenden Fristen, enthalten.

Wird in einem Schiedsspruch festgestellt, dass eine von einem Gericht oder einer anderen Behörde einer Partei getroffene Entscheidung oder Verfügung ganz oder teilweise mit dem Völkerrecht in Widerspruch steht, können aber nach dem Verfassungsrechte dieser Partei die Folgen der Entscheidung oder Verfügung durch Verwaltungsmassnahmen nicht oder nicht vollständig beseitigt werden, so ist der verletzten Partei in dem Schiedsspruch auf andere Weise eine angemessene Genugtuung zuzuerkennen.

Artikel 10.

Unter Vorbehalt anderweitiger Abrede in der Schiedsordnung kann jede Partei bei dem Schiedsgerichte, das den Spruch erlassen hat, die Revision dieses Spruches beantragen. Der Antrag kann

gegrond worden op de ontdekking van een feit van zoodanigen aard, dat het een beslissenden invloed op de uitspraak gehad zou kunnen hebben en dat, bij het einde van de behandeling, zoowel aan het Scheidsgerecht zelf, als aan de Partij, die revisie verzocht heeft, buiten haar schuld onbekend was.

Leden van het Scheidsgerecht, die om de een of andere reden aftreden bij de herzieningsprocedure, worden op dezelfde wijze vervangen als waarop zij benoemd zijn.

De termijn, waarbinnen het in alinea 1 bedoelde verzoek kan worden gedaan, moet in de scheidsrechterlijke beslissing worden bepaald, voor zoover dit niet in het compromis is geschied.

Artikel 11.

Alle geschillen, die tusschen de Partijen mochten ontstaan over de uitlegging of tenuitvoerlegging van de scheidsrechterlijke beslissing, staan, tenzij anders wordt overeengekomen, ter beoordeeling van het Scheidsgerecht, dat de beslissing genomen heeft. Daarbij vindt de bepaling van artikel 10, alinea 2, overeenkomstige toepassing.

Artikel 12.

Alle geschillen, die niet volgens de voorafgaande artikelen van dit Verdrag aan de arbitrageprocedure onderworpen worden, en die niet met toestemming van beide Partijen op andere wijze vreedzaam geregeld worden, zullen op verlangen van één der Partijen volgens de verzoeningsprocedure moeten worden behandeld.

Beweert de andere Partij, dat het geschil, hetwelk aan de verzoeningsprocedure onderworpen is, behandeld moet worden door het Permanente Hof van Internationale Justitie, het Scheidsgerecht of in een bijzondere procedure volgens artikel 1, alinea 2, moet worden beslist, dan beslist over deze voorafgaande vraag het orgaan, welks bevoegdheid wordt beweerd.

De Regeeringen der Verdragsluitende Partijen kunnen in gemeen overleg een geschil, dat volgens dit Verdrag aan het Permanente Hof van Internationale Justitie of aan een Scheidsgerecht onderworpen kan worden, definitief of onder voorbehoud van latere onderwerping aan het Permanente Hof van Internationale Justitie of aan een Scheidsgerecht, aan de verzoeningsprocedure onderwerpen.

Artikel 13.

Voor de verzoeningsprocedure wordt een Permanente Verzoeningscommissie samengesteld.

De Permanente Verzoeningscommissie bestaat uit vijf leden. De Verdragsluitende Partijen benoemen, ieder voor zich, naar vrije keuze, elk één lid en benoemen de drie overige leden in gemeen overleg. Deze drie leden zullen geen onderdanen der Verdragstaten mogen zijn, noch op hun gebied mogen wonen, noch in hun dienst zijn of geweest zijn. Uit hun midden wordt de Voorzitter door de Verdragsluitende Partijen gemeenschappelijk aangewezen.

Ieder der Verdragsluitende Partijen heeft het recht, steeds, voorzoover niet een procedure aanhangig of door een der Partijen verzocht is, het door haar benoemde lid ontslag te verleenen en diens opvolger aan te wijzen. Onder dezelfde voorwaarden staat het ieder der Verdragsluitende Partijen ook vrij de toestemming tot de benoeming van elk der drie in gemeen overleg benoemde leden in te trekken. In zulk een geval moet onverwijld tot de gemeenschappelijke benoeming van een nieuw lid worden overgegaan.

Binnen een termijn van veertien dagen na den dag, waarop een der beide Verdragsluitende Partijen een geschil voor de Permanente Verzoeningscommissie heeft gebracht, kan elk der Partijen voor de behandeling van dit geschilpunt het door haar aangewezen lid van de Permanente Verzoeningscommissie doen vervangen door iemand, die ter zake bijzonder deskundig is. De Partij, die van dit recht gebruik maakt, deelt dat onverwijld aan de andere Partij mede, aan wie het dan vrijstaat, binnen veertien dagen na den dag, waarop zij die mededeeling heeft ontvangen, hetzelfde te doen.

nur mit der Ermittlung einer Tatsache begründet werden, die einen entscheidenden Einfluss auf den Spruch auszuüben geeignet gewesen wäre und bei Schluss der Verhandlung dem Schiedsgerichte selbst und der Partei, welche die Revision beantragt hat, ohne ihr Verschulden unbekannt war.

Mitglieder des Schiedsgerichts, die aus irgendeinem Grunde für das Revisionsverfahren ausscheiden, werden in der gleichen Weise ersetzt, wie sie berufen worden sind.

Die Frist, innerhalb deren der im Absatz 1 vorgesehene Antrag gestellt werden kann, ist im Schiedsspruch zu bestimmen, sofern dies nicht in der Schiedsordnung geschehen ist.

Artikel 11.

Alle Streitigkeiten, die zwischen den Parteien über Auslegung und Ausführung des Schiedsspruchs entstehen sollten, unterliegen, vorbehaltlich anderweitiger Abrede, der Beurteilung des Schiedsgerichts, das den Spruch gefällt hat. Dabei findet die Bestimmung des Artikels 10 Absatz 2 entsprechende Anwendung.

Artikel 12.

Alle Streitigkeiten, die nicht nach den vorhergehenden Artikeln dieses Vertrags dem Schiedsgerichtsverfahren unterworfen werden, und die nicht mit Zustimmung beider Parteien auf andere Weise friedlich geregelt werden, sind auf Verlangen einer Partei im Vergleichsverfahren zu behandeln.

Behauptet die andere Partei, dass der im Vergleichsverfahren anhängig gemachte Streitfall von dem Ständigen Internationalen Gerichtshof, dem Schiedsgericht oder in einem besonderen Verfahren nach Artikel 1 Absatz 2 zu entscheiden sei, so entscheidet über diese Vorfrage das Organ, dessen Zuständigkeit behauptet wird.

Die Regierungen der vertragschliessenden Teile können im gemeinsamen Einverständnis eine Streitigkeit, für die nach dem gegenwärtigen Verträge der Ständige Internationale Gerichtshof oder ein Schiedsgericht angerufen werden kann, endgültig oder unter Vorbehalt der späteren Anrufung des Ständigen Internationalen Gerichtshofs oder eines Schiedsgerichts im Vergleichsverfahren behandeln lassen.

Artikel 13.

Für das Vergleichsverfahren wird ein Ständiger Vergleichsrat gebildet.

Der Ständige Vergleichsrat besteht aus fünf Mitgliedern. Die vertragschliessenden Teile ernennen, jeder für sich, nach freier Wahl, je ein Mitglied und berufen die drei übrigen Mitglieder im gemeinsamen Einverständnis. Diese drei Mitglieder sollen nicht Angehörige der vertragschliessenden Staaten sein, noch sollen sie auf deren Gebiet ihren Wohnsitz haben oder in deren Dienst stehen oder gestanden haben. Aus ihrer Mitte wird der Vorsitzende durch die vertragschliessenden Teile gemeinsam bezeichnet.

Jedem vertragschliessenden Teile steht das Recht zu, jederzeit, sofern nicht ein Verfahren im Gang oder von einer Partei beantragt worden ist, das von ihm ernannte Mitglied abzurufen und dessen Nachfolger zu bestimmen. Unter den gleichen Voraussetzungen steht es jedem der vertragschliessenden Teile auch frei, die Zustimmung zur Berufung jedes der drei gemeinsam berufenen Mitglieder zurückzuziehen. In diesem Falle muss unverzüglich zur gemeinsamen Berufung eines neuen Mitglieds geschritten werden.

Innerhalb von vierzehn Tagen nach dem Tage, an welchem einer der beiden vertragschliessenden Teile eine Streitfrage vor den Ständigen Vergleichsrat gebracht hat, kann jede der Parteien für die Behandlung dieser Streitfrage das von ihr bezeichnete Mitglied des Ständigen Vergleichsrats durch eine Persönlichkeit ersetzen, die in der Angelegenheit besondere Sachkunde besitzt. Die Partei, die von diesem Recht Gebrauch macht, teilt das unverzüglich der anderen Partei mit, der es alsdann freisteht, innerhalb von vierzehn Tagen nach dem Tage, an dem ihr die Mitteilung zugegangen ist, das Gleiche zu tun.

De Permanente Verzoeningscommissie wordt binnen zes maanden na uitwisseling der bekrachtigingsoorkonden van dit Verdrag samengesteld. Aftredende leden worden overeenkomstig de procedure, die voor de eerste keuze heeft gegolden, ten spoedigste vervangen.

Indien de benoeming van de in gemeen overleg te benoemen leden niet binnen zes maanden na de uitwisseling der bekrachtigingsoorkonden, of voor het geval van de aanvulling der Permanente Verzoeningscommissie, niet binnen drie maanden na het aftreden van een lid heeft plaats gevonden, zal, indien geen andere overeenkomst mocht worden verkregen, de Zwitsersche Bonds-president worden verzocht tot de vereischte benoemingen over te gaan.

Artikel 14.

De Permanente Verzoeningscommissie treedt in werking, zoodra een der Partijen zich tot haar wendt. Deze richt haar verzoek gelijktijdig aan den Voorzitter der Permanente Verzoeningscommissie en aan de andere Partij. De Voorzitter dient de Permanente Verzoeningscommissie binnen den kortst mogelijken tijd bijeen te roepen.

De Verdragsluitende Partijen verplichten zich in alle gevallen en in ieder opzicht de werkzaamheden der Permanente Verzoeningscommissie te bevorderen en haar in het bijzonder door de bevoegde autoriteiten allen rechtsbijstand te verleenen. Zij zullen alle vereischte maatregelen treffen, opdat aan de Permanente Verzoeningscommissie de mogelijkheid geopend wordt, om op haar gebied getuigen en deskundigen te hooren en een onderzoek ter plaatse in te stellen. De Permanente Verzoeningscommissie kan de bewijzen, hetzij in voltallige vergadering, hetzij door een of verscheidene der in gemeen overleg benoemde leden verzamelen.

Artikel 15.

De Permanente Verzoeningscommissie bepaalt haren zetel. Zij kan hem naar goeddunken verplaatsen.

De Permanente Verzoeningscommissie stelt, indien dit noodig is, een secretariaat in. Indien zij bij het secretariaat onderdanen der Partijen benoemt, moet zij daarbij de Partijen op denzelfden voet behandelen.

Artikel 16.

De Permanente Verzoeningscommissie is bevoegd besluiten te nemen, indien alle leden behoorlijk opgeroepen en tenminste de in gemeen overleg benoemde leden aanwezig zijn.

De Permanente Verzoeningscommissie neemt hare besluiten met gewone meerderheid van stemmen. Bij staking der stemmen brengt de Voorzitter een dubbele stem uit.

Artikel 17.

De Permanente Verzoeningscommissie heeft tot taak een verslag uit te brengen, dat den stand van zaken vaststelt en, tenzij dit met het oog op de bijzondere omstandigheden van het geval niet wenschelijk wordt geacht, voorstellen tot bijlegging van het geschil bevat.

Dit verslag moet binnen zes maanden na den dag, waarop het geschil bij de Permanente Verzoeningscommissie werd aanhangig gemaakt, worden uitgebracht, tenzij de Partijen in gemeen overleg dezen termijn verleng en of, vóór de bijeenkomst van de Permanente Verzoeningscommissie, verkorten. Bovendien heeft ook de Permanente Verzoeningscommissie het recht dezen termijn voor éénmaal — voor hoogstens 6 maanden — te verlengen. Het verslag moet in drievoud opgesteld worden, waarvan iedere Partij een exemplaar overhandigd- en het derde door de Permanente Verzoeningscommissie bewaard wordt.

Het verslag heeft, noch wat de feiten, noch wat de rechtsoverwegingen betreft, de betekenis eener definitief bindende beslissing. Bij mededeeling van het verslag kan de Permanente Verzoen-

Der Ständige Vergleichsrat wird im Laufe von sechs Monaten nach Austausch der Ratifikationsurkunden dieses Vertrags gebildet. Ausscheidende Mitglieder werden gemäss dem für die erstmalige Wahl massgebenden Verfahren so rasch als möglich ersetzt.

Wenn die Berufung der gemeinsam zu berufenden Mitglieder nicht innerhalb von sechs Monaten nach dem Austausch der Ratifikationsurkunden oder, im Falle der Ergänzung des Ständigen Vergleichsrats, nicht innerhalb von drei Monaten nach Ausscheiden eines Mitglieds stattgefunden hat, so wird, in Ermangelung anderweitiger Vereinbarung, der Schweizerische Bundespräsident gebeten werden, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen.

Artikel 14.

Der Ständige Vergleichsrat tritt in Wirksamkeit, sobald er von einer Partei angerufen wird. Diese richtet ihr Begehren gleichzeitig an den Vorsitzenden des Ständigen Vergleichsrats und an die andere Partei. Der Vorsitzende hat den Ständigen Vergleichsrat in kürzester Frist einzuberufen.

Die vertragschliessenden Teile verpflichten sich, in allen Fällen und in jeder Hinsicht die Arbeiten des Ständigen Vergleichsrats zu fördern und ihm insbesondere durch die zuständigen Behörden jede Rechtshilfe zu gewähren. Sie werden alle erforderlichen Massnahmen treffen, damit dem Ständigen Vergleichsrat die Möglichkeit gewährt wird, auf ihrem Gebiete Zeugen und Sachverständige zu vernehmen und Augenschein einzunehmen. Der Ständige Vergleichsrat kann die Beweise entweder in vollständiger Besetzung oder durch eines oder mehrere der gemeinsam berufenen Mitglieder erheben.

Artikel 15.

Der Ständige Vergleichsrat bestimmt seinen Sitz. Er kann ihn nach freiem Ermessen verlegen.

Der Ständige Vergleichsrat bildet nötigenfalls eine Kanzlei. Soweit er in die Kanzlei Angehörige der Parteien beruft, hat er dabei die Parteien gleichmässig zu berücksichtigen.

Artikel 16.

Der Ständige Vergleichsrat ist beschlussfähig, wenn alle Mitglieder ordnungsmässig geladen und mindestens die gemeinsam berufenen Mitglieder anwesend sind.

Der Ständige Vergleichsrat trifft seine Entschliessungen mit einfacher Stimmenmehrheit. Im Falle der Stimmgleichheit hat der Vorsitzende eine doppelte Stimme.

Artikel 17.

Dem Ständigen Vergleichsrat liegt ob, einen Bericht zu erstatten, der den Sachverhalt feststellt und, es sei denn, dass dies nach den besonderen Umständen des Falles nicht angebracht erscheint, Vorschläge für die Beilegung der Streitigkeit enthält.

Der Bericht ist innerhalb von sechs Monaten nach dem Tage zu erstatten, an dem die Streitigkeit dem Ständigen Vergleichsrat unterbreitet wurde, es sei denn, dass die Parteien diese Frist im gemeinsamen Einverständnis verlängern oder vor dem Zusammentritt des Ständigen Vergleichsrats verkürzen. Ausserdem hat auch der Ständige Vergleichsrat das Recht, die Frist einmalig — um höchstens 6 Monate — zu verlängern. Der Bericht soll in drei Ausfertigungen verfasst werden, von denen je eine jeder Partei ausgehändigt, die dritte vom Ständigen Vergleichsrat aufbewahrt wird.

Der Bericht hat weder in bezug auf die Tatsachen noch in bezug auf die rechtlichen Ausführungen die Bedeutung einer endgültig bindenden Entscheidung. Bei Mitteilung des Berichts kann

ningscommissie aan de Partijen in overweging geven, zich binnen een in het verslag te bepalen termijn erover uit te spreken, of en in hoeverre zij de bevindingen van het verslag erkennen en de erin gedane voorstellen aannemen.

Het staat aan de Partijen, in gemeen overleg te bepalen, of het verslag onverwijld openbaar gemaakt zal worden of niet. Bereikt men daarover echter geen overeenstemming, dan kan de Permanente Verzoeningscommissie harerzijds op grond van bijzondere overwegingen de onmiddellijke openbaarmaking bewerkstelligen.

Artikel 18.

Iedere Partij bekostigt de vergoeding voor de werkzaamheden van het door haar benoemde lid der Permanente Verzoeningscommissie, zomede de helft van de vergoeding voor de werkzaamheden der in gemeen overleg benoemde leden.

Iedere Partij draagt de door haar veroorzaakte kosten der procedure, zomede de helft der door de Permanente Verzoeningscommissie als gemeenschappelijk aangeduide kosten.

Artikel 19.

De in de arbitrage-procedure gegeven beslissing moet door de Partijen te goeder trouw nagekomen worden.

De Verdragsluitende Partijen verplichten zich, gedurende de arbitrage- of verzoeningsprocedure zooveel mogelijk iederen maatregel te vermijden, welke op de nakoming van de scheidsrechterlijke beslissing of de aanneming der voorstellen van de Permanente Verzoeningscommissie een nadeelige uitwerking zoude kunnen hebben. Bij een verzoeningsprocedure moeten zij zich tot op het tijdstip, dat de Permanente Verzoeningscommissie voor de aannemingsverklaring der Partijen aangeeft, of bij ontstentenis van zoodanige aanduiding, tot aan het uitbrengen van het verslag zelf, van ieder gewelddadig ingrijpen op eigen gezag onthouden.

Het Scheidsgerecht kan op verlangen van een Partij voorzorgsmaatregelen bevelen, zoooverre deze door de Partijen door middel harer uitvoerende organen uitgevoerd kunnen worden; evenzoo kan de Permanente Verzoeningscommissie met hetzelfde doel voorstellen doen.

Artikel 20.

Behoudens bepalingen in tegengestelden zin van dit Verdrag of van het compromis is voor de arbitrage- en verzoenings-procedure het Haagsch Verdrag voor de vreedzame beslechting van internationale geschillen van 18 October 1907 beslissend.

Voor zooverre dit Verdrag naar de bepalingen van het Haagsch Verdrag verwijst, zijn zij in de verhouding tusschen de Verdragsluitende Partijen zelfs dan nog van toepassing, wanneer deze of een van haar het Verdrag mochten hebben opgezegd.

Voor zooverre noch dit Verdrag, noch het compromis, noch de andere tusschen de Verdragsluitende Partijen bestaande overeenkomsten de termijnen en andere bijzonderheden van de arbitrage- en verzoenings-procedure vaststellen, is het Scheidsgerecht of de Permanente Verzoeningscommissie zelf bevoegd, de vereischte bepalingen vast te stellen.

Artikel 21.

Dit Verdrag zal zoo spoedig mogelijk bekrachtigd worden. De bekrachtigingsoorkonden zullen te Berlijn worden uitgewisseld.

Het Verdrag treedt een maand na de uitwisseling der bekrachtigingsoorkonden in werking.

der Ständige Vergleichsrat den Parteien anheimstellen, sich innerhalb einer im Bericht festzusetzenden Frist darüber zu erklären, ob und inwieweit sie die Feststellungen des Berichts anerkennen und dessen Vorschläge annehmen.

Es ist Sache der Parteien, im gemeinsamen Einverständnis zu bestimmen, ob der Bericht unverzüglich veröffentlicht werden soll oder nicht. Kommt es jedoch nicht zu einem solchen Einverständnis, so kann der Ständige Vergleichsrat seinerseits aus besonderen Gründen die sofortige Veröffentlichung des Berichts veranlassen.

Artikel 18.

Jede Partei trägt die Vergütung für die Tätigkeit des von ihr ernannten Mitglieds des Ständigen Vergleichsrats sowie die Hälfte der Vergütung für die Tätigkeit der gemeinsam berufenen Mitglieder.

Jede Partei trägt die von ihr veranlassten Kosten des Verfahrens sowie die Hälfte der Kosten, die von dem Ständigen Vergleichsrat als gemeinsame bezeichnet werden.

Artikel 19.

Der im Schiedsgerichtsverfahren gefällte Spruch ist von den Parteien nach Treu und Glauben zu erfüllen.

Die vertragschliessenden Teile verpflichten sich, während der Dauer des Schiedsgerichts- oder Vergleichsverfahrens nach Möglichkeit jede Massnahme zu vermeiden, die auf die Erfüllung des Schiedsspruchs oder die Annahme der Vorschläge des Ständigen Vergleichsrats nachteilig zurückwirken könnte. Bei einem Vergleichsverfahren haben sie sich bis zu dem Zeitpunkt, den der Ständige Vergleichsrat für die Annahmeerklärung der Parteien angibt, oder, mangels einer solchen Angabe, bis zur Erstattung des Berichts selbst, jeder gewaltsamen Selbsthilfe zu enthalten.

Das Schiedsgericht kann auf Verlangen einer Partei vorsorgliche Massnahmen anordnen, soweit diese von den Parteien auf dem Verwaltungswege durchgeführt werden können; ebenso kann der Ständige Vergleichsrat zum gleichen Zwecke Vorschläge machen.

Artikel 20.

Unter Vorbehalt entgegenstehender Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrags oder der Schiedsordnung ist für das Schiedsgerichts- und Vergleichsverfahren das Haager Abkommen zur friedlichen Erledigung internationaler Streitfälle vom 18. Oktober 1907 massgebend.

Soweit der gegenwärtige Vertrag auf die Bestimmungen des Haager Abkommens verweist, finden sie im Verhältnis zwischen den vertragschliessenden Teilen selbst dann Anwendung, wenn diese oder einer von ihnen von dem Abkommen zurückgetreten sein sollten.

Sofern weder der gegenwärtige Vertrag, noch die Schiedsordnung, noch die sonst zwischen den vertragschliessenden Teilen bestehenden Übereinkünfte die Fristen und andere Einzelheiten des Schiedsgerichts- oder Vergleichsverfahrens festlegen, ist das Schiedsgericht oder der Ständige Vergleichsrat selbst befugt, die erforderlichen Bestimmungen zu treffen.

Artikel 21.

Der gegenwärtige Vertrag soll sobald als möglich ratifiziert werden. Die Ratifikationsurkunden sollen in Berlin ausgetauscht werden.

Der Vertrag tritt einen Monat nach dem Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

Het Verdrag geldt voor den duur van tien jaren. Indien het niet zes maanden vóór het einde van dezen termijn wordt opgezegd, zal het voor een nader tijdperk van vijf jaren van kracht blijven. Hetzelfde geldt, wanneer het Verdrag niet met inachtneming van den genoemden termijn wordt opgezegd, voor den daaropvolgenden tijd.

Een arbitrage-procedure of een verzoeningsprocedure, welke bij het beëindigen van dit Verdrag nog aanhangig is, wordt afgewikkeld volgens de bepalingen van dit Verdrag of van een andere overeenkomst, welke door de Verdragsluitende Partijen in plaats daarvan wordt gesloten.

Ter oorkonde waarvan de gevolmachtigden dit Verdrag hebben onderteekend.

Gedaan in twee oigineele exemplaren in de Nederlandsche en Duitsche talen te 's-Gravenhage, den zosten Mei 1926.

v. KARNEBEEK.

v. LUCIUS.

SLOTPROTOKOL

BEHOORENDE BIJ HET NEDERLANDSCH-DUIJSCH- EN VERZOENINGSVERDRAG

1. De Verdragsluitende Partijen gaan van het standpunt uit, dat de afzonderlijke bepalingen van het Verdrag in geval van twijfel ten gunste van de toepassing van het beginsel der scheidsrechtelijke oplossing van geschillen moeten worden uitgelegd.

2. De Verdragsluitende Partijen verklaren, dat het Verdrag ook dan van toepassing zal zijn, wanneer een geschil zijn oorsprong vindt in gebeurtenissen, welke vóór het sluiten van het Verdrag hebben plaats gevonden. Mogelijke, met gebeurtenissen uit den wereldoorlog in onmiddellijk verband staande geschillen worden echter, met het oog op hunne algemeene staatkundige beteekenis, hiervan uitgesloten.

3. Het feit, dat bij een geschil derde Staten betrokken zijn, sluit de toepassing van het Verdrag niet uit. De Verdragsluitende Partijen zullen, wanneer het geval zich mocht voordoen, er naar streven, de derde Staten tot aansluiting bij de arbitrage- of verzoeningsprocedure te bewegen. In dit geval blijft voor de wederzijdsche Regeeringen het recht voorbehouden, in gemeen overleg een bijzondere samenstelling van het Scheidsgerecht of van de Permanente Verzoeningscommissie te bepalen. Kan binnen redelijken tijd met derde Staten over derzelve aansluiting geen overeenstemming worden bereikt, dan neemt de procedure haren loop zooals in het Verdrag is voorzien tusschen de Verdragsluitende Partijen en met slechts voor haar geldend gevolg.

4. Voor het geval, dat Duitschland tot het Permanente Hof van Internationale Justitie te 's Gravenhage toetreedt of Lid van den Volkenbond wordt, zullen rechtsgeschillen ten aanzien waarvan tusschen Partijen geen overeenstemming is bereikt over de vraag, of zij aan het Permanente Hof van Internationale Justitie dan wel aan een Scheidsgerecht zullen worden voorgelegd, op aanvraag van een der Partijen een maand na aankondiging aan de wederpartij rechtstreeks voor het Permanente Hof van Internationale Justitie gebracht kunnen worden. Hetzelfde geldt in geval een algemeen arbitrageverdrag tusschen Duitschland en een derde Mogendheid van kracht mocht worden, dat een overeenkomstige bepaling bevat.

's-GRAVENHAGE, den zosten Mei 1926.

v. KARNEBEEK.

v. LUCIUS.

Der Vertrag gilt für die Dauer von zehn Jahren. Wird er nicht sechs Monate vor Ablauf dieses Zeitraums gekündigt, so bleibt er für weitere fünf Jahre in Kraft. Das Gleiche gilt, wenn der Vertrag nicht mit der bezeichneten Frist gekündigt wird, für die spätere Zeit.

Ein Schiedsgerichtsverfahren oder ein Vergleichsverfahren, das bei Ablauf des gegenwärtigen Vertrags schwebt, nimmt seinen Lauf nach den Bestimmungen dieses Vertrags oder eines anderen Abkommens, das von den vertragschliessenden Teilen an dessen Stelle vereinbart wird.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten den gegenwärtigen Vertrag unterzeichnet.

Ausgefertigt in doppelter Urschrift in niederländischer und deutscher Sprache im Haag, am 20. Mai 1926.

V. KARNEBEEK.

V. LUCIUS.

SCHLUSSPROTOKOLL

ZU DEM NIEDERLÄNDISCH-DEUTSCHEN SCHIEDSGERICHTS- UND VERGLEICHsvertrag,

1. Die vertragschliessenden Teile gehen von der Ansicht aus, dass die einzelnen Bestimmungen des Vertrags im Zweifel zu gunsten der Anwendung des Grundsatzes der schiedsgerichtlichen Erledigung von Streitigkeiten auszulegen sind.

2. Die vertragschliessenden Teile erklären, dass der Vertrag auch dann Anwendung findet, wenn eine Streitigkeit in Ereignissen ihren Ursprung hat, die zeitlich vor seinem Abschluss liegen. Etwaige mit Ereignissen des Weltkrieges in unmittelbarem Zusammenhange stehende Streitigkeiten werden jedoch mit Rücksicht auf ihre allgemeine politische Bedeutung hiervon ausgeschlossen.

3. Die Tatsache, dass an einer Streitigkeit dritte Staaten beteiligt sind, schliesst die Anwendung des Vertrags nicht aus. Die vertragschliessenden Teile werden gegebenenfalls dahin wirken, die dritten Staaten zum Anschluss an das Schiedsgerichts- oder Vergleichsverfahren zu veranlassen. Für diesen Fall bleibt es den beiderseitigen Regierungen vorbehalten, im gemeinsamen Einverständnis eine besondere Zusammensetzung des Schiedsgerichts oder des Ständigen Vergleichsrats vorzusehen. Kann eine Verständigung mit den dritten Staaten über deren Anschluss nicht binnen angemessener Frist herbeigeführt werden, so nimmt das Verfahren zwischen den vertragschliessenden Teilen mit Wirkung nur für diese den im Verträge vorgesehenen Verlauf.

4. Für den Fall, dass Deutschland dem Ständigen Internationalen Gerichtshof im Haag beitrifft oder Mitglied des Völkerbundes wird, sollen Rechtsstreitigkeiten, bei denen die Parteien sich darüber, ob diese Rechtsstreitigkeiten dem Ständigen Internationalen Gerichtshof oder einem Schiedsgericht zu unterbreiten sind, nicht haben einigen können, auf Antrag einer Partei einen Monat nach Ankündigung an die andere Partei unmittelbar vor den Ständigen Internationalen Gerichtshof gebracht werden können. Dasselbe gilt, falls ein allgemeiner Schiedsgerichtsvertrag zwischen Deutschland und einer dritten Macht in Kraft treten sollte, der eine entsprechende Bestimmung enthält.

HAAG, den 20. Mai 1926.

V. KARNEBEEK.

V. LUCIUS.

¹ TRADUCTION.N^o 1527. — CONVENTION D'ARBITRAGE ET DE CONCILIATION
ENTRE L'ALLEMAGNE ET LES PAYS-BAS. SIGNÉE A LA HAYE,
LE 20 MAI 1926.

LE ROYAUME DES PAYS-BAS et LE REICH ALLEMAND, animés du désir de favoriser le développement de la procédure de règlement pacifique des différends internationaux, ont convenu de conclure une convention générale d'arbitrage et de conciliation.

A cet effet, ils ont nommé pour leurs plénipotentiaires :

SA MAJESTÉ LA REINE DES PAYS-BAS :

Son Excellence le Jonkheer H. A. VAN KARNEBEEK, Son Ministre des Affaires étrangères ;

LE PRÉSIDENT DU REICH ALLEMAND :

Le Baron H. LUCIUS VON STOEDTEN, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire du Reich Allemand à La Haye,

Qui, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, reconnus en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier.

Les Parties contractantes s'engagent à soumettre, conformément à la présente convention, soit à la procédure d'arbitrage, soit à la procédure de conciliation, tous les différends, de quelque nature qu'ils soient, qui s'élèveront entre elles et ne pourront être résolus par la voie diplomatique dans un délai raisonnable, et qui ne seront pas soumis à la Cour permanente de Justice internationale avec le consentement des deux Parties.

Les différends pour la solution desquels les Parties contractantes sont tenues d'avoir recours à une procédure spéciale, en vertu d'autres conventions en vigueur entre elles, seront réglés conformément aux dispositions desdites conventions.

Article 2.

A la requête d'une des Parties, seront soumis à la procédure d'arbitrage, sous réserve des dispositions de l'article 3, les différends survenus entre les Parties au sujet d'une question juridique, et notamment les différends ayant pour objet :

1^o Le contenu, l'interprétation et l'application d'un traité conclu entre les deux Parties ;

2^o Tout point de droit international ;

3^o La réalité de tout fait qui, s'il était établi, constituerait la violation d'un engagement international ;

4^o L'étendue et la nature de la réparation due pour une telle violation.

Au cas où des divergences d'opinions s'élèveraient entre les Parties sur le point de savoir si un différend rentre dans l'une des catégories ci-dessus mentionnées, cette question préjudicielle sera tranchée par voie d'arbitrage.

¹ Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations.

¹ TRANSLATION

No. 1527. — CONVENTION OF ARBITRATION AND CONCILIATION BETWEEN GERMANY AND THE NETHERLANDS. SIGNED AT THE HAGUE, MAY 20, 1926.

THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS and THE GERMAN REICH, being desirous of promoting the development of the procedure for the pacific settlement of international disputes, have agreed to conclude a General Arbitration and Conciliation Convention, and have for this purpose appointed as their Plenipotentiaries :

HER MAJESTY THE QUEEN OF THE NETHERLANDS :

His Excellency Jonkheer H. A. VAN KARNEBEEK, Minister for Foreign Affairs ;

THE PRESIDENT OF THE GERMAN REICH :

Baron H. LUCIUS VON STOEDTEN, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of the German Reich at The Hague,

Who, after having communicated to each other their full powers, found in good and due form, have agreed as follows :

Article 1.

The Contracting Parties undertake to submit all disputes of any nature whatever which may arise between them, which it has not been possible to settle within a reasonable period by diplomacy, and which have not been referred by mutual agreement to the Permanent Court of International Justice, to be dealt with by arbitration or conciliation, as provided in the present Convention.

Disputes for the solution of which a special procedure has been laid down in other conventions in force between the Contracting Parties shall be settled in accordance with the provisions of such conventions.

Article 2.

At the request of one of the Parties, disputes regarding points of law, and especially the following subjects, unless otherwise provided for in Article 3, shall be submitted to arbitration :

- (1) The contents, interpretation and application of any treaty concluded between the two Parties ;
- (2) Any question of international law ;
- (3) The existence of any fact which, if established, would constitute a breach of an international obligation ;
- (4) The extent and nature of the reparation to be made in the case of a breach of such obligation.

In case of disagreement as to whether the dispute falls under one of the above categories, this prior question shall be referred to arbitration.

¹Translated by the Secretariat of the League of Nations.

Article 3.

En ce qui concerne les questions qui, aux termes de la législation nationale de la Partie contre laquelle une demande est formulée, relèvent de la compétence d'autorités judiciaires, y compris les tribunaux administratifs, ladite Partie pourra exiger, d'une part, que les différends soient soumis à la procédure d'arbitrage seulement après qu'une décision définitive aura été rendue par les autorités judiciaires, et, d'autre part, que le tribunal arbitral soit saisi au plus tard dans les six mois qui suivront cette décision. Cette disposition n'est pas applicable s'il s'agit d'un cas de déni de justice et si les instances de recours prévues par la loi ont été saisies.

En cas de divergences d'opinions entre les Parties au sujet de l'application de la disposition qui précède, le tribunal arbitral décidera.

Article 4.

Le tribunal arbitral fonde ses décisions :

1^o Sur les conventions générales ou spéciales en vigueur entre les deux Parties et les règles de droit qui en découlent ;

2^o Sur la coutume internationale considérée comme l'expression d'une pratique générale acceptée comme étant de droit ;

3^o Sur les principes généraux de droit reconnus par les nations civilisées ;

4^o Sur les résultats de la doctrine et de la jurisprudence les plus autorisées, comme moyens auxiliaires de détermination des règles de droit.

Avec le consentement des deux Parties, le tribunal arbitral peut, au lieu de fonder sa sentence sur des principes juridiques, statuer d'après des considérations tirées de l'équité.

Article 5.

Sauf convention contraire conclue par les Parties dans chaque cas particulier, le tribunal arbitral sera constitué de la manière suivante :

Les juges seront choisis sur la liste des membres de la Cour permanente d'arbitrage, établie par la Convention de La Haye pour le règlement pacifique des conflits internationaux du 18 octobre 1907.

Les Parties nommeront à leur gré chacune un arbitre. Elles désigneront en commun trois autres arbitres et, parmi ces derniers, le surarbitre. Si, après sa nomination, un des juges désignés en commun acquiert la nationalité de l'une des deux Parties, élit domicile sur son territoire ou entre à son service, chacune des Parties pourra demander son remplacement. Les différends qui s'élèveraient sur le point de savoir si ces conditions sont remplies seront tranchés par les quatre autres arbitres ; en ce cas, le plus âgé des juges nommés en commun assumera la présidence et, en cas de partage égal des voix, sa voix sera prépondérante.

Il sera procédé, pour chaque différend particulier, à une nouvelle élection des juges. Toutefois, les Parties contractantes se réservent le droit d'agir de concert, de telle sorte que, pour certaines catégories de litiges surgissant dans un laps de temps déterminé, les mêmes juges siègent au tribunal.

Au cas où des membres du tribunal arbitral cesseraient, pour des motifs quelconques, de faire partie du tribunal, il sera pourvu à leur remplacement selon le mode fixé pour leur nomination.

Article 6.

Dans chaque cas particulier, les Parties contractantes établiront, en exécution de la présente convention, un compromis d'arbitrage spécial. Celui-ci déterminera l'objet du différend, les compétences particulières dévolues éventuellement au tribunal, la composition et le siège de celui-ci, le

Article 3.

In regard to questions which, under the national laws of the Party against which a demand has been formulated, are within the competence of judicial authorities, including administrative tribunals, the defendant Party may require that the dispute shall not be submitted to arbitral award until a final decision has been pronounced by these judicial authorities and that the matter shall be brought before this Tribunal not later than six months after the date of such decision. The above provisions shall not apply if justice has been refused and if the matter has been brought before the courts of appeal provided for by law.

In the case of disputes regarding the application of the preceding provision, the Arbitral Tribunal shall decide.

Article 4.

The Tribunal shall base its decision on :

- (1) The conventions, whether general or particular, in force between the Parties, and the principles of law arising therefrom ;
- (2) International custom as evidence of a general practice accepted as law ;
- (3) The general principles of law recognised by civilised nations ;
- (4) The precedents laid down in recognised doctrine and legal practice as an auxiliary factor in the establishment of rules of law.

If both Parties agree, the Tribunal may, instead of basing its decision on legal principles, give an award in accordance with considerations of equity.

Article 5.

In the absence of agreement to the contrary between the Parties in each particular case, the Tribunal shall be constituted as follows :

The judges shall be chosen from the list of members of the Permanent Court of Arbitration established by the Hague Convention, dated October 18, 1907, for the Pacific Settlement of International Disputes.

Each Party shall appoint its own arbitrator. The Parties shall jointly nominate three other arbitrators, one of whom shall be the umpire. If, after having been appointed, one of the judges jointly elected acquires the nationality of one of the Parties, appoints his domicile in its territory or enters its service, either of the Parties may demand that he be replaced. Any disputes which may arise as to whether any one of these conditions exists shall be settled by the other four judges ; the eldest of the judges jointly elected shall take the chair in these cases, and, if the votes are equally divided, he shall give a casting vote.

For each individual dispute there shall be a fresh election of judges. The Contracting Parties, however, reserve the right to act in concert, so that, for a certain class of dispute arising within a fixed period, the same judges shall sit on the Tribunal.

In case of the death of members of the Tribunal, or of their retirement for any reason whatever, they shall be replaced according to the manner determined for their appointment.

Article 6.

In each individual case the Contracting Parties shall, in pursuance of the present Treaty, draw up a special agreement (*Schiedsordnung*), to determine the subject of the dispute, any special terms of reference which may be accorded to the Tribunal, its composition, the place where it shall

montant de la somme que chaque Partie sera tenue de déposer à titre d'avance pour les frais, les règles à observer en ce qui concerne la forme et les délais de la procédure, ainsi que tout autre point de détail jugé nécessaire.

Les contestations que soulèveraient les dispositions du compromis d'arbitrage seront, sous réserve des dispositions de l'article 7, tranchées par le tribunal arbitral.

Article 7.

Si le compromis d'arbitrage n'est pas établi entre les Parties dans un délai de six mois après que l'une des Parties aura notifié à l'autre son intention de soumettre le différend à l'arbitrage, chaque Partie pourra saisir le Conseil permanent de conciliation prévu à l'article 13 et lui demander d'établir le compromis. Ce conseil devra, dans un délai de deux mois après qu'il aura été saisi, arrêter les termes du compromis en s'en tenant, pour déterminer l'objet du différend, aux conclusions des Parties.

La même procédure sera appliquée lorsqu'une Partie n'aura pas désigné l'arbitre dont la nomination lui incombe ou lorsque les Parties ne se mettront pas d'accord sur le choix des arbitres à nommer en commun ou du surarbitre.

Jusqu'à la constitution du tribunal arbitral, le Conseil permanent de conciliation est, en outre, compétent pour statuer sur tout autre différend ayant trait au compromis.

Article 8.

Le tribunal arbitral statue à la majorité simple.

Article 9.

La sentence arbitrale contiendra l'indication du mode selon lequel son exécution sera assurée, en particulier l'indication des délais qui devront être observés à cet égard.

Si, dans une sentence arbitrale, il est établi qu'une décision ou une mesure prise par une instance judiciaire ou une autre autorité de l'une des Parties se trouve entièrement ou partiellement en opposition avec le droit des gens, et si le droit constitutionnel de cette Partie ne permet pas ou ne permet qu'imparfaitement de supprimer par des mesures administratives les conséquences de cette décision ou de cette mesure, la sentence arbitrale accordera à la Partie lésée une satisfaction appropriée d'un autre ordre.

Article 10.

Sauf stipulation contraire du compromis d'arbitrage, chaque Partie pourra demander au tribunal arbitral qui aura statué, la révision de la sentence. La demande ne pourra être motivée que par la découverte d'un fait qui eût été de nature à exercer une influence décisive sur la sentence et qui, lors de la clôture des débats, était inconnu du tribunal arbitral lui-même et de la Partie qui demande la révision, sans qu'il y ait eu, de sa part, faute à l'ignorer.

Si, pour un motif quelconque, des membres du tribunal arbitral ne prennent pas part à la procédure de révision, il sera pourvu à leur remplacement, selon le mode fixé pour leur nomination.

Le délai jusqu'à l'expiration duquel la demande prévue à l'alinéa 1 pourra être formulée devra être fixé dans la sentence arbitrale, à moins qu'il ne l'ait été dans le compromis d'arbitrage.

Article 11.

Tous les différends qui pourraient surgir entre les Parties au sujet de l'interprétation et de l'exécution de la sentence arbitrale, seront, sauf stipulation contraire, soumis au jugement du tribunal arbitral qui aura rendu la sentence. Dans ce dernier cas, la disposition de l'alinéa 2 de l'article 10 est applicable par analogie.

meet, the amount that each Party concerned shall be obliged to deposit in advance to cover expenses, the rules to be observed with regard to the form and the limits of the proceedings, and any other detail that may be considered necessary.

Any disputes arising out of the terms of the special agreement shall, subject to the terms of Article 7, be settled by the Arbitral Tribunal.

Article 7.

If the special agreement has not been drawn up within a period of six months after one Party concerned has notified the other of its intention to refer the dispute to arbitration, either Party may request the Permanent Board of Conciliation provided for under Article 13 to establish the special agreement. The Permanent Board of Conciliation shall, within two months after having been convened, settle the terms of the special agreement, the subject of the dispute being determined on the basis of the statements submitted by the Parties.

The same procedure shall apply when one Party has not nominated the arbitrator for whose appointment it is responsible, or when the Parties concerned cannot agree upon the choice of the judges to be appointed jointly or of the umpire.

Pending the constitution of the Tribunal, the Permanent Board of Conciliation shall also be competent to decide any other dispute relating to the special agreement.

Article 8.

The award of the Tribunal shall be given by a majority vote.

Article 9.

The arbitration award shall specify the manner in which it is to be carried out, especially as regards the time-limits to be observed.

If in an arbitration award it is proved that a decision or measure of a Court of Law or other authority of one of the Parties is wholly or in part contrary to international law, and if the constitutional law of that Party does not permit, or only partially permits, the consequences of the decision or measure in question to be annulled by administrative measures, the arbitration award shall give the injured Party equitable satisfaction of another kind.

Article 10.

Subject to any provision to the contrary in the special agreement, either Party may claim a revision of the award by the Tribunal which gave the award. This demand may only be based on the discovery of a fact, which might have exercised a decisive influence on the award, and which at the time of the close of the proceedings, was unknown to the Tribunal itself and, through no, fault of its own, to the Party demanding the revision.

If, for any reason, any members of the Tribunal do not take part in the revision proceedings, substitutes for them shall be appointed in the manner determined for their own appointment.

The limit of time within which the demand provided for in the first paragraph may be presented shall be fixed in the arbitral award, unless it has already been fixed in the special agreement.

Article 11.

Any dispute arising between the Parties concerned as to the interpretation and execution of the award shall, in the absence of an agreement to the contrary, be submitted to the Tribunal which pronounced it. In the latter case, the provision contained in Article 10, paragraph 2, shall also apply, *mutatis mutandis*.

Article 12.

Tous les différends qui, aux termes des articles précédents de la présente convention, ne sont pas déferés à la procédure d'arbitrage et qui ne sont pas réglés pacifiquement d'une autre manière, avec le consentement des deux Parties, seront, à la demande de l'une des Parties, soumis à la procédure de conciliation.

Si la partie adverse prétend que le différend soumis à la procédure de conciliation devrait être tranché par la Cour permanente de Justice internationale, par le tribunal arbitral ou par une procédure particulière, conformément à l'alinéa 2 de l'article premier, l'organisme dont la compétence est invoqué statuera sur cette question préjudicielle.

Les gouvernements des Parties contractantes pourront, d'un commun accord, soumettre à la procédure de conciliation, soit définitivement, soit sous réserve d'un recours ultérieur à la Cour permanente de Justice internationale ou à un tribunal arbitral, tout différend dont la Cour permanente de Justice internationale ou un tribunal arbitral pourrait être saisi en vertu des dispositions de la présente convention.

Article 13.

Il sera constitué, pour la procédure de conciliation, un Conseil permanent de conciliation.

Le Conseil permanent de conciliation se composera de cinq membres. Chaque Partie contractante nommera un membre, à son choix ; les trois autres membres seront désignés de concert par les Parties contractantes. Ces trois membres ne devront ni ressortir aux Etats contractants, ni être domiciliés sur leur territoire, ni être ou avoir été à leur service. Le président sera désigné d'un commun accord par les Parties contractantes parmi ces trois membres.

Chacune des Parties contractantes a en tout temps, pourvu qu'aucune procédure ne soit pendante ou n'ait été proposée par une Partie, le droit de rappeler le membre nommé par elle et de lui désigner un successeur. Il est, dans les mêmes conditions, loisible à chaque Partie contractante de retirer son consentement à la nomination de chacun des trois membres désignés en commun. Dans ce cas, il y a lieu de procéder sans délai à la nomination en commun d'un nouveau membre.

Chaque Partie contractante pourra, dans un délai de quatorze jours après la date à laquelle l'une des deux Parties contractantes aura saisi le Conseil permanent de conciliation d'un différend, remplacer, pour l'examen de ce différend, le membre du Conseil permanent de conciliation qu'elle a nommé, par une autre personnalité possédant une compétence particulière dans l'affaire en question. La Partie qui fait usage de ce droit, devra en informer immédiatement la Partie adverse, qui dans ce cas, pourra faire usage du même droit dans un délai de quatorze jours à dater de la réception de la communication.

Le Conseil permanent de conciliation sera constitué au cours des six mois qui suivront l'échange des instruments de ratification de la présente convention. Les membres sortants seront remplacés aussi rapidement que possible, suivant le mode fixé pour la première élection.

Si la nomination des membres à désigner en commun n'a pas lieu dans les six mois qui suivent l'échange des instruments de ratification ou, en cas de vacance d'un siège au Conseil permanent de conciliation, dans les trois mois à compter de la retraite ou du décès d'un membre, le président de la Confédération suisse sera prié, à défaut d'autre convention entre les Parties, de procéder aux nominations nécessaires.

Article 14.

Le Conseil permanent de conciliation entrera en activité dès qu'il aura été saisi par une Partie. Celle-ci adressera sa demande simultanément au président du Conseil permanent de conciliation et à la Partie adverse. Le président devra convoquer le Conseil permanent de conciliation dans le plus bref délai.

Les Parties contractantes s'engagent à faciliter, dans tous les cas et à tous égards, les travaux du Conseil permanent de conciliation et, notamment à lui accorder le concours des autorités compé-

Article 12.

Any dispute which, under the terms of the present Convention, cannot be referred to arbitration, and cannot, by consent of both Parties, be settled peacefully by any other means shall, at the request of either of the Parties concerned, be submitted to the procedure of conciliation.

If the opposing Party claims that a dispute, for which conciliation procedure has been initiated, should be settled by the Permanent Court of International Justice or by the Arbitration Tribunal or by any other special procedure as provided by Article 1, paragraph 2, the body, whose jurisdiction is claimed, shall first pronounce judgment upon this prior question.

The Governments of the Contracting Parties shall be entitled to agree that a dispute which, under the terms of the present Convention, can be settled by the Permanent Court of International Justice or by an Arbitration Tribunal, shall be submitted to the conciliation procedure, either without appeal or subject to appeal to the Permanent Court of International Justice or to an Arbitration Tribunal.

Article 13.

A Permanent Board of Conciliation shall be constituted for the procedure of conciliation.

The Permanent Board of Conciliation shall consist of five members. The Contracting Parties shall each appoint one member of their own choice and shall nominate the three other members by common agreement. These three members shall not be nationals of the Contracting States, nor be resident in their territory, nor be nor have been in their service. The Contracting Parties shall jointly elect the Chairman from among these three members.

Either of the Contracting Parties shall have the right, at any time, unless a procedure is pending or has been proposed by one of the Parties, to recall the member appointed by it and to appoint a successor. Similarly, either Contracting Party shall also be entitled to withdraw its consent to the appointment of each of the three members nominated jointly. In this case a new member must be appointed by joint agreement without delay.

Within two weeks from the date when one of the Contracting Parties has referred a dispute to the Permanent Board of Conciliation, either Party may, for the purpose of this particular dispute, replace its member by a person possessing expert knowledge of the question at issue. The Party exercising this right shall immediately inform the other Party; the latter shall in that case be entitled to take similar action within two weeks after receipt of such notice.

The Permanent Board of Conciliation shall be constituted within the six months following the exchange of the instruments of ratification of the present Convention. Retiring members shall be replaced as soon as possible in the manner laid down for the first election.

If the nomination of the members to be appointed jointly has not taken place within the six months following the exchange of the instruments of ratification, or, in the case of a vacancy on the Permanent Board of Conciliation, within three months of the date on which the vacancy occurred, in the absence of any other agreement, the President of the Swiss Confederation shall be invited to make the necessary appointment.

Article 14.

The Permanent Board of Conciliation shall enter upon its duties as soon as a dispute has been referred to it by either of the Parties. Such Party shall communicate its request simultaneously to the Chairman of the Permanent Board of Conciliation and to the other Party. The Chairman shall summon the Permanent Board of Conciliation to meet at the earliest possible moment.

The Contracting Parties undertake in all cases and in all respects to assist the Permanent Board of Conciliation in its work and, in particular, to grant it all legal assistance through the

tentes. Elles prendront toutes les mesures nécessaires pour permettre au Conseil permanent de conciliation d'entendre sur leur territoire des témoins et des experts et d'y procéder à des constats.

Le Conseil permanent de conciliation pourra recueillir les preuves soit *in corpore*, soit par l'intermédiaire d'un ou de plusieurs des membres choisis d'un commun accord.

Article 15.

Le Conseil permanent de conciliation déterminera son siège. Il pourra en décider librement le transfert.

Le Conseil permanent de conciliation constituera au besoin un greffe. S'il appelle à ce greffe des ressortissants des Parties, il le fera de manière à traiter les Parties sur un pied d'égalité.

Article 16.

Le Conseil permanent de conciliation pourra délibérer valablement si tous les membres ont été dûment convoqués et si au moins tous les membres choisis en commun sont présents.

Le Conseil permanent de conciliation rend ses décisions à la majorité simple des voix. En cas de partage égal des voix, la voix du président est prépondérante.

Article 17.

Il incombe au Conseil permanent de conciliation de rédiger un rapport constatant l'état réel des choses ; sauf au cas où les circonstances particulières de l'affaire ne le permettraient pas, ce rapport devra contenir des propositions en vue du règlement du différend.

Le rapport devra être présenté dans les six mois à compter du jour où le différend aura été soumis au Conseil permanent de conciliation, à moins que les Parties ne conviennent de prolonger ce délai, ou ne décident d'un commun accord de l'abréger avant la réunion du Conseil permanent de conciliation. En outre, le Conseil permanent de conciliation aura le droit de prolonger le délai une seule fois de six mois, au maximum. Le rapport sera établi en trois exemplaires, chaque Partie en recevant un ; le troisième exemplaire sera conservé dans les archives du Conseil permanent de conciliation.

Le rapport n'aura, ni en ce qui concerne les faits ni en ce qui concerne les considérations juridiques le caractère d'une sentence définitive obligatoire. En communiquant le rapport aux Parties, le Conseil permanent de conciliation pourra les inviter à faire connaître, dans un délai que fixera le rapport, si, et dans quelle mesure, elles reconnaissent comme exactes les constatations du rapport et acceptent les propositions qu'il renferme.

Il appartiendra aux Parties de décider, d'un commun accord, si le rapport doit être publié immédiatement ou non. Toutefois, si elles n'arrivent pas à s'entendre à ce sujet, le Conseil permanent de conciliation de son côté pourra, pour des motifs particuliers, assurer la publication immédiate du rapport.

Article 18.

Chaque Partie contractante prendra à sa charge les frais qu'occasionnera l'activité du membre du Conseil permanent de conciliation nommé par elle, ainsi que la moitié de l'indemnité revenant aux membres nommés de concert.

Chaque Partie supportera les frais de procédure qu'elle aura occasionnés, ainsi que la moitié des frais que le Conseil permanent de conciliation déclarera communs aux deux Parties.

competent authorities. They shall take all necessary measures to enable the Permanent Board of Conciliation to summon and examine witnesses and experts and to proceed to investigations on the spot in their respective territories. The Board may take evidence either *in pleno* or through one or more of the members appointed jointly.

Article 15.

The Permanent Board of Conciliation shall determine its own meeting-place and shall be at liberty to transfer it.

The Permanent Board of Conciliation shall if need be establish a Registry. If it appoints nationals of the Contracting Parties to positions in this office, it shall treat both Parties as on an equal footing.

Article 16.

The deliberations of the Permanent Board of Conciliation shall be valid if all the members have been duly convoked and if at least the members nominated jointly are present at the meeting.

The decisions of the Permanent Board of Conciliation shall be taken by a majority vote. If the votes are equally divided, the Chairman shall give a casting vote.

Article 17.

The Permanent Board of Conciliation shall draw up a report which shall set out the facts of the case, and shall, unless it may seem undesirable in the particular circumstances of the case, contain proposals for the settlement of the dispute.

The report shall be submitted within six months from the date on which the dispute was laid before the Permanent Board of Conciliation, unless the Parties agree to extend this time-limit, or, before the Permanent Board of Conciliation has met, agree to shorten it. In addition, the Permanent Board of Conciliation shall have the right to extend this time-limit once for a period not exceeding six months. The report shall be drawn up in three copies, one of which shall be handed to each of the Parties, and the third preserved in the archives of the Permanent Board of Conciliation.

The report shall not, either as regards statements of fact or as regards legal considerations, have the force of a final judgement binding upon the Parties. When submitting its report, the Permanent Board of Conciliation may call upon the Parties to state within a time-limit to be fixed by the report, whether and, to what extent, they recognise the correctness of the findings in the report and accept the proposals which it contains.

The Parties shall jointly decide whether the report should be published immediately. If they fail to reach an agreement on this point, the Permanent Board of Conciliation may have the report published immediately should there be special reasons for so doing.

Article 18.

Each Party shall bear the cost of the remuneration of the member of the Permanent Board of Conciliation appointed by itself, and half the cost of the emoluments of the members jointly appointed.

Each Party shall bear the costs for which it is directly responsible in connection with the proceedings and half of the costs which the Permanent Board of Conciliation declares to be common to both Parties.

Article 19.

La sentence rendue dans une procédure d'arbitrage devra être exécutée de bonne foi par les Parties.

Les Parties contractantes s'engagent à éviter autant que possible, pendant la durée de la procédure d'arbitrage ou de conciliation, toute mesure qui pourrait avoir une répercussion préjudiciable sur l'exécution de la sentence arbitrale ou l'acceptation des propositions du Conseil permanent de conciliation. Dans une procédure de conciliation, elles devront s'abstenir de tout acte de justice propre, par des moyens violents, jusqu'à l'expiration du délai fixé par le Conseil permanent de conciliation pour l'acceptation de ses propositions, ou à défaut d'une indication de ce genre, jusqu'au moment du dépôt du rapport lui-même.

Le tribunal arbitral pourra, à la demande d'une Partie, ordonner des mesures conservatoires, pour autant que les Parties peuvent en assurer l'exécution par la voie administrative ; de même, le Conseil permanent de conciliation pourra formuler des propositions à ce même effet.

Article 20.

Sous réserve de dispositions contraires de la présente convention ou du compromis d'arbitrage, la procédure d'arbitrage ou de conciliation sera régie par la Convention de La Haye pour le règlement pacifique des conflits internationaux du 18 octobre 1907.

Pour autant que la présente convention renvoie aux dispositions de la Convention de La Haye, celles-ci continueront à être appliquées dans les rapports entre les deux Parties contractantes, même si les Parties, ou l'une d'entre elles, dénoncent la Convention de La Haye.

Dans la mesure où ni la présente convention, ni le compromis d'arbitrage, ni les autres accords en vigueur entre les Parties contractantes ne fixent les délais ou les autres détails de la procédure d'arbitrage ou de conciliation, le tribunal arbitral ou le Conseil permanent de conciliation aura la compétence pour arrêter lui-même les dispositions nécessaires.

Article 21.

La présente convention sera ratifiée aussitôt que faire se pourra. Les instruments de ratification seront échangés à Berlin.

La convention entrera en vigueur un mois après l'échange des instruments de ratification.

La convention est conclue pour une durée de dix ans. Si elle n'est pas dénoncée six mois avant l'expiration de ce délai, elle demeurera en vigueur pour une nouvelle période de cinq ans ; il en sera de même ultérieurement, si la convention n'est pas dénoncée dans le délai prescrit.

Toute procédure d'arbitrage ou de conciliation pendant à l'expiration de la présente convention suivra son cours, conformément aux dispositions de la présente convention ou d'un autre accord que les Parties contractantes seront convenues de lui substituer.

En foi de quoi les plénipotentiaires ont signé la présente convention.

Fait en double expédition, en langue néerlandaise et en langue allemande, à La Haye, le 20 mai 1926.

V. KARNEBEEK.

V. LUCIUS.

Article 19.

The award pronounced as the result of the procedure of arbitration shall be carried out in good faith by the Parties concerned.

The Contracting Parties shall undertake, during the course of the arbitration or conciliation proceedings, to refrain as far as possible from any action liable to have a prejudicial effect on the execution of the arbitral award or on the acceptance of the proposals of the Permanent Board of Conciliation. In the case of conciliation proceedings, they shall refrain from resorting to forcible measures of any kind until the expiration of the time-limit fixed by the Permanent Board of Conciliation for the acceptance of its proposals, or in the absence of such a time-limit, until the report has been presented.

The Arbitral Tribunal may, at the request of either of the Parties, prescribe measures of precaution, provided that such measures can be carried out by the Parties through their administrative machinery; the Permanent Board of Conciliation may also make proposals for the same purpose.

Article 20.

Subject to any provisions to the contrary laid down in the present Convention, or the special agreement, the procedure of arbitration and conciliation shall be regulated by the Hague Convention of October 18, 1907, for the Pacific Settlement of International Disputes.

In so far as the present Convention refers to the stipulations of the Hague Convention, the latter shall be applicable to the relations between the Contracting Parties, even if one or both of them denounce the Hague Convention.

In so far as neither the present Convention, nor the special agreement, nor any other conventions in force between the Parties lay down the time-limits and other details connected with the procedure of arbitration or conciliation, the Tribunal or the Permanent Board of Conciliation shall itself be competent to decide as to the necessary provisions.

Article 21.

The present Convention shall be ratified as soon as possible. The instruments of ratification shall be exchanged at Berlin.

The Convention shall come into force one month after the exchange of instruments of ratification.

The Convention shall be valid for a period of ten years. If, however, it is not denounced six months before the expiration of this period, it shall remain in force for a further period of five years, and shall be similarly renewed so long as it has not been denounced within the prescribed period.

If a dispute which has been referred to arbitration or conciliation has not been settled when the present Convention expires, the case shall be proceeded with according to the stipulations of the present Convention or of any other Convention which the Contracting Parties may agree to substitute therefor.

In witness whereof, the Plenipotentiaries have signed the present Convention.

Done in duplicate in Dutch and German at The Hague, May 20, 1926.

V. KARNEBEEK.

V. LUCIUS.

PROTOCOLE FINAL

DE LA CONVENTION D'ARBITRAGE ET DE CONCILIATION ENTRE L'ALLEMAGNE ET LES PAYS-BAS.

1. Les Parties contractantes estiment qu'en cas de doute, les différentes dispositions de la convention devront être interprétées en faveur du principe du règlement des différends par voie d'arbitrage.

2. Les Parties contractantes déclarent que la convention est applicable même aux différends ayant leur origine dans des événements antérieurs à la conclusion de ladite convention. Toutefois, les différends qui auraient un rapport direct avec les événements de la guerre mondiale ne seront pas compris dans ladite convention, en raison de leur portée politique générale.

3. Le fait que des Etats tiers sont parties à un différend n'exclut pas l'application de la convention. Les Parties contractantes s'efforceront, le cas échéant, d'amener ces Etats tiers à adhérer à la procédure d'arbitrage ou de conciliation. En ce cas, les gouvernements des deux Parties auront la faculté de convenir d'une composition spéciale du tribunal arbitral ou du Conseil permanent de conciliation. Si, dans un délai raisonnable, aucun accord n'intervient avec les Etats tiers au sujet de leur adhésion, la procédure suivra, entre les Parties contractantes, le cours prévu dans la convention, mais elle n'aura effet qu'à l'égard desdites Parties.

4. Au cas où l'Allemagne adhérerait à la Cour permanente de Justice internationale à La Haye ou deviendrait Membre de la Société des Nations, les différends d'ordre juridique, à l'égard desquels aucun accord ne sera intervenu entre les Parties contractantes sur le point de savoir si la Cour permanente de Justice internationale ou un tribunal arbitral doit être saisi, pourront, sur la demande d'une Partie, être soumis directement à la Cour permanente de Justice internationale un mois après que l'autre Partie en aura été avisée. Il en sera de même au cas où une convention générale d'arbitrage entrerait en vigueur entre l'Allemagne et une tierce Puissance, et comprendrait une disposition analogue.

LA HAYE, le 20 mai 1926.

V. KARNEBEEK.

V. LUCIUS.

FINAL PROTOCOL

OF THE CONVENTION OF ARBITRATION AND CONCILIATION
BETWEEN THE NETHERLANDS AND GERMANY.

1. The Contracting Parties are agreed that in doubtful cases the stipulations of the present Convention shall be interpreted in favour of the application of the principle of settlement of disputes by arbitration.

2. The Contracting Parties declare that the Convention shall also apply to disputes arising out of events which occurred prior to its conclusion. In consideration of their general political bearing, an exception shall, however, be made with regard to disputes arising directly out of the world-war.

3. The Convention shall not cease to be applicable for the reason that a third State is concerned in a dispute. The Contracting Parties shall endeavour, if necessary, to induce the third State to agree to refer the dispute to arbitration or conciliation. In this case the two Governments may, if they so desire, jointly provide that the Tribunal or the Permanent Board of Conciliation shall be composed of members specially chosen for the case. If no agreement is reached with the third State as regards its accession within a reasonable period, the case shall proceed in accordance with the provisions of the Convention, but with effect only as regards the Contracting Parties.

4. In the event of Germany adhering to the Permanent Court of International Justice at The Hague, or becoming a Member of the League of Nations, legal disputes in respect of which the Parties cannot agree whether they should be referred to the Permanent Court of International Justice or to an Arbitration Tribunal, may, at the request of one Party within one month after the other Party has been notified, be referred directly to the Permanent Court of International Justice. This provision shall also apply, if a general treaty of arbitration containing a corresponding clause should come into force between Germany and a third Power.

THE HAGUE, *May 20, 1926.*

v. KARNEBEEK.

v. LUCIUS.

N° 1528.

DANEMARK ET PAYS-BAS

Convention provisoire concernant la
navigation aérienne. Signée à La
Haye, le 23 juillet 1926.

**DENMARK
AND THE NETHERLANDS**

Provisional Convention concerning
Aerial Navigation. Signed at The
Hague, July 23, 1926.

N^o 1528. — CONVENTION¹ PROVISOIRE CONCERNANT LA NAVIGATION AÉRIENNE ENTRE LES PAYS-BAS ET LE DANEMARK. SIGNÉE A LA HAYE, LE 23 JUILLET 1926.

Texte officiel français communiqué par le chargé d'affaires a. i. des Pays-Bas à Berne et le ministre de Danemark à Berne. L'enregistrement de cette convention a eu lieu le 9 septembre 1927.

SA MAJESTÉ LA REINE DES PAYS-BAS et SA MAJESTÉ LE ROI DE DANEMARK ET D'ISLANDE,

Ayant l'intention de conclure une convention provisoire entre les Pays-Bas et le Danemark, relative à la navigation aérienne, ont nommé pour leurs plénipotentiaires, savoir :

SA MAJESTÉ LA REINE DES PAYS-BAS :

Son Excellence Jonkheer H. A. VAN KARNEBEEK, son ministre des Affaires étrangères, et

SA MAJESTÉ LE ROI DE DANEMARK ET D'ISLANDE :

Son Excellence M. Axel NÖRGAARD, son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près Sa Majesté la Reine des Pays-Bas ;

Lesquels, dûment autorisés, sont convenus des articles suivants :

Article premier.

Chacun des Etats contractants accordera en temps de paix aux aéronefs dûment enregistrés dans l'autre Etat contractant, la liberté de passage inoffensif au-dessus de son territoire, pourvu que les conditions établies dans la présente convention soient observées.

Au sens de cette convention, le « territoire des Etats contractants » sera entendu comme comprenant les eaux territoriales ; le mot « aéronef » ne désignera que les aéronefs privés.

Article 2.

Jusqu'à nouvel ordre, il sera permis de survoler les frontières des deux Etats contractants à n'importe quel point.

Article 3.

Chacun des Etats contractants aura le droit d'interdire le survol de certaines zones de son territoire, sous réserve qu'il ne sera fait aucune distinction à cet égard entre les aéronefs des deux Etats.

¹ L'échange des ratifications a eu lieu à La Haye, le 27 juin 1927.

¹ TRADUCTION. — TRANSLATION.

No. 1528. — PROVISIONAL CONVENTION ² BETWEEN THE NETHERLANDS AND DENMARK CONCERNING AERIAL NAVIGATION. SIGNED AT THE HAGUE, JULY 23, 1926.

French official text communicated by the Netherlands Chargé d'affaires a. i. at Berne and the Danish Minister at Berne. The registration of this Convention took place September 9, 1927.

HER MAJESTY THE QUEEN OF THE NETHERLANDS and HIS MAJESTY THE KING OF DENMARK AND ICELAND,

Being resolved to conclude a provisional Convention between the Netherlands and Denmark concerning aerial navigation, have appointed as their Plenipotentiaries :

HER MAJESTY THE QUEEN OF THE NETHERLANDS :

His Excellency Jonkheer H. A. VAN KARNEBEEK, Her Minister for Foreign Affairs,

HIS MAJESTY THE KING OF DENMARK AND ICELAND :

His Excellency M. Axel NØRGAARD, His Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary to Her Majesty the Queen of the Netherlands,

Who, being duly authorised, have agreed upon the following Articles :

Article 1.

Each of the Contracting States shall, in time of peace, accord free and innocent passage above its territory to aircraft duly registered in the other Contracting State, provided that the regulations laid down in the present Convention are observed.

The expression " territory of the Contracting States " within the meaning of the present Convention, shall also include territorial waters ; the term " aircraft " shall only cover private aircraft.

Article 2.

Until further notice, the frontiers of the two Contracting States may be flown over at any point.

Article 3.

Either Contracting State may prohibit aerial navigation over certain areas of its territory, provided that no distinction is made in this connection between the aircraft of the two States.

¹ Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations.

¹ Translated by the Secretariat of the League of Nations.

² The exchange of ratifications took place at The Hague, June 27, 1927.

En outre, chaque Etat aura le droit en cas de circonstances exceptionnelles de restreindre ou d'interdire le survol de son territoire ou de parties de son territoire. Dans ce cas, la réserve mentionnée ci-dessus ne sera pas applicable.

Les interdictions et restrictions de cet article devront être notifiées à l'autre Etat contractant.

Article 4.

Chaque aéronef s'engageant au-dessus d'une zone interdite, devra donner le signal de détresse, prescrit par l'Etat survolé, et atterrira immédiatement sur l'un des aérodromes ou aéroports de cet Etat et en dehors de la zone interdite.

Article 5.

Les aérodromes et aéroports ouverts à l'usage public, seront ouverts aux aéronefs des deux Etats.

Après l'entrée dans et avant la sortie de l'un des deux pays, le premier atterrissage et le dernier départ ne devront avoir lieu que sur ou de l'un des aérodromes ou aéroports ouverts à l'usage public où les formalités douanières pourront être remplies, tout atterrissage entre la frontière et l'aérodrome ou l'aéroport étant interdit.

Dans des cas exceptionnels et avec la permission de l'autorité compétente, il sera permis d'effectuer le premier atterrissage et le dernier départ sur un autre terrain ou d'un autre terrain, où les formalités douanières pourront être remplies, l'atterrissage entre la frontière et le terrain susvisé étant également interdit.

Chacun des Etats contractants communiquera à l'autre une liste des aérodromes ou aéroports ouverts à l'usage public avant la mise en vigueur de cette convention. Cette liste désignera en plus les endroits où les formalités douanières pourront être effectuées.

Toute modification de cette liste, et toute restriction, même temporaire, dans l'usage des aérodromes et des aéroports indiqués seront notifiées immédiatement à l'autre Etat contractant.

Article 6.

Les aéronefs devront porter des marques distinctives apparentes, permettant de les identifier en plein vol.

Les aéronefs devront être pourvus des certificats et des documents prescrits pour la circulation aérienne dans leur pays.

Autant qu'elles remplissent dans l'aéronef des fonctions pour lesquelles une licence spéciale est exigée dans leur pays, les personnes composant l'équipage — c'est-à-dire toutes les personnes se trouvant à bord de l'aéronef à l'exception des passagers — devront être munies des certificats prescrits pour la circulation aérienne dans leur pays; les autres membres de l'équipage devront être pourvus de documents d'où apparaîtra leur fonction à bord de l'aéronef, leur métier, leur identité et leur nationalité.

Les documents délivrés ou reconnus valables pour les aéronefs et leur équipage par l'un des deux Etats contractants auront, dans l'autre Etat, la même validité que les documents correspondants délivrés ou reconnus valables par ce dernier.

Chacun des Etats contractants se réserve le droit de ne pas reconnaître valables pour la circulation aérienne dans les limites de son territoire les brevets d'aptitude conférés à ses ressortissants par l'autre Etat contractant.

Article 7.

Faute de prescriptions spéciales et sauf les prescriptions de l'article 6, les personnes composant l'équipage et les passagers devront être pourvus des documents exigés par les règlements généraux concernant le trafic entre les deux pays.

Each State shall further be entitled in exceptional cases to restrict or prohibit aerial navigation over its territory or parts thereof. In such case, the stipulation mentioned above shall not be applicable.

Prohibitions and restrictions provided for under this Article shall be notified to the other Contracting State.

Article 4.

Any aircraft which finds itself flying over a forbidden area must give the signal of distress prescribed by the air regulations of the State flown over, and must immediately land at an aerodrome or air-port of that State situated outside the forbidden area.

Article 5.

Aerodromes and air-ports open for public use shall be open to the aircraft of both States.

After an aircraft enters and before it leaves one of the two countries, the first landing and the last departure may only be made at, or from, one of the aerodromes or air-ports open for public use and having facilities for Customs examination, and no intermediate landing may be made between the frontier and the aerodrome or air-port.

In special cases, official authorisation may be given to make the first landing at, or the last departure from, another ground possessing facilities for Customs examination, but again no intermediate landing may be made between the frontier and the ground in question.

Each of the Contracting States shall communicate to the other, before the present Convention comes into force, a list of the aerodromes or air-ports open for public use. This list shall also mention the places at which Customs formalities may be complied with.

All changes in this list, and all restrictions, even temporary, on the use of the aerodromes or air-ports indicated, shall be immediately notified to the other Contracting State.

Article 6.

Aircraft must bear distinct and visible marks allowing of their identification during flight.

Aircraft must carry the certificates and other papers prescribed for aerial navigation in their own country.

Those members of the crew (the crew being all persons other than passengers on board the aircraft) who perform duties for which a special licence is required by their country, must be provided with the certificates prescribed for aerial navigation by their country ; the other members of the crew must carry papers stating their function on board, their profession, identity and nationality.

Certificates issued or accepted for aircraft and their crews by one of the Contracting States shall have the same validity in the other State as the corresponding certificates issued or accepted by the latter State.

Each Contracting State reserves the right to refuse to recognise pilots' certificates issued to its nationals by the other Contracting State as valid for aerial navigation within its own territory.

Article 7.

In the absence of special provisions and without prejudice to the stipulations of Article 6, passengers and crew must carry the papers required by the general regulations governing traffic between the two countries.

Article 8.

Aucun appareil radioélectrique ne pourra être porté par un aéronef sans une licence spéciale, délivrée par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité. L'usage de ces appareils est soumis au-dessus du territoire de chacun des Etats contractants aux prescriptions posées à cet effet par l'autorité compétente de cet Etat. En outre, ces appareils ne pourront être employés que par les membres de l'équipage munis d'une licence spéciale délivrée à cet effet par le gouvernement de leur pays.

Les deux Etats contractants se réservent pour des raisons de sécurité de conclure des arrangements relatifs à l'installation obligatoire d'appareils radioélectriques dans les aéronefs.

Article 9.

Les aéronefs transportant des personnes et des marchandises devront être munis d'une liste nominative des passagers, d'un manifeste indiquant la nature et la quantité des marchandises, ainsi que des déclarations de douane nécessaires.

Si, à l'arrivée de l'aéronef, il est constaté une différence entre le manifeste et les marchandises transportées, l'autorité douanière de l'aérodrome ou de l'aéroport d'arrivée pourra se mettre en rapport avec l'autorité douanière compétente dans l'autre Etat contractant.

Le transport du courrier postal pourra être réglé directement par des accords spéciaux entre les administrations postales des deux Etats contractants.

Article 10.

Il sera interdit aux aéronefs, à leur équipage et aux passagers de transporter comme cargaison ou d'autre manière des armes, des munitions, des gaz asphyxiants ou des explosifs. Le transport de pigeons voyageurs et d'appareils photographiques et cinématographiques dans les limites du territoire de l'Etat contractant dont l'aéronef ne possède pas la nationalité, ne s'effectuera pas sans une permission de l'autorité compétente de cet Etat.

Article 11.

Au départ et à l'atterrissage, les autorités compétentes de chacun des Etats contractants auront le droit dans tous les cas de visiter les aéronefs de l'autre Etat et de vérifier les certificats et les documents prescrits.

Article 12.

Chacun des Etats contractants aura le droit de soumettre à des réglementations spéciales le transport commercial de personnes et de marchandises de son territoire et à son territoire, ainsi que dans les limites de son territoire.

Le transport commercial de personnes et de marchandises entre deux points dans l'intérieur du territoire de l'Etat pourra être réservé aux aéronefs nationaux.

L'établissement de voies aériennes jalonnées, ainsi que l'exploitation d'un service aérien régulier au-dessus du territoire de l'un des deux Etats contractants pourront être soumis à une autorisation spéciale.

Article 13.

Des aéronefs en vol ne sera lancé d'autre lest que du sable fin ou de l'eau.

Article 8.

No air craft may carry a wireless apparatus of any kind without a special licence delivered by the State to which the aircraft belongs. The use of such apparatus over the territory of each of the Contracting States shall be subject to the regulations issued on this subject by the competent authority of that State. Moreover, such apparatus must not be used except by members of the crew in possession of a special licence for the purpose, issued by the Government of their country.

The two Contracting States reserve the right to conclude, for reasons of safety, arrangements for the compulsory installation of wireless apparatus on board aircraft.

Article 9.

Aircraft which carry passengers and goods must be provided with a list of the passengers by name, with a manifest showing the nature and quantity of the goods and with the requisite Customs declarations.

If, on the arrival of an aircraft, there is found to be any discrepancy between the manifest and the goods carried, the Customs authorities at the aerodrome or air-port of arrival may communicate with the competent Customs authorities of the other Contracting State.

The carriage of mails may be regulated by special agreements concluded directly between the Postal Administrations of the two Contracting States.

Article 10.

Aircraft, and their crews and passengers, may not carry, either as cargo or otherwise, arms, ammunition, asphyxiating gases, or explosives. Carrier-pigeons and photographic and cinematographic apparatus may not be carried within the limits of the territory of the Contracting State to which the aircraft does not belong without the permission of the competent authority of the latter State.

Article 11.

The competent authorities of each of the Contracting States shall in all cases be entitled to examine the aircraft of the other State on departure or landing, and to inspect the certificates and other papers with which the latter must be provided.

Article 12.

Each of the Contracting States shall have the right to impose special regulations on the commercial carriage of passengers or goods coming from, proceeding to, or conveyed within its own territory.

The commercial carriage of passengers or goods between two points within the territory of each State may be reserved for aircraft belonging to that State.

The establishment of marked air routes and the operation of regular aerial services over the territory of either of the Contracting States may be made subject to the granting of special permission.

Article 13.

No ballast except fine sand or water shall be dropped from aircraft in flight.

Article 14.

Les déchargements ou les jets en cours de route autres que ceux du lest n'auront lieu qu'avec une autorisation spéciale de l'Etat sur le territoire duquel a lieu le déchargement ou le jet.

Article 15.

Les Etats contractants conviennent que les aéronefs appartenant à l'un des Etats contractants, leurs équipage et passagers, lorsqu'ils se trouvent sur le territoire de l'autre Etat, seront soumis aux obligations résultant des dispositions en vigueur dans l'Etat en question relativement à la navigation aérienne en général, aux droits de douane et autres droits, interdictions d'exportation et d'importation, transport de personnes et de marchandises, à la sécurité et l'ordre public, à moins qu'il n'en ait été prévu autrement dans cet accord. Ils y seront aussi soumis aux autres obligations résultant de la législation générale en vigueur.

Les deux Etats contractants se communiqueront mutuellement tous les lois et règlements régissant la navigation aérienne sur leur territoire.

Article 16.

Chacun des Etats contractants pourra dénoncer cette convention en tout temps avec préavis de trois mois.

En outre chacun des Etats contractants se réserve le droit de dénoncer cette convention avec effet immédiat de cette dénonciation dès que les deux Etats auront ratifié la Convention internationale ¹ relative à la navigation aérienne signée à Paris le 13 octobre 1919.

Article 17.

La présente convention sera ratifiée et l'échange des instruments de ratification devra avoir lieu aussitôt que possible. Elle entrera en vigueur le jour où les ratifications auront été échangées.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention provisoire et y ont apposé leurs sceaux.

Fait, en double exemplaire, à La Haye, le 23 juillet 1926.

(L. S.) VAN KARNEBEEK.

(L. S.) AXEL NØRGAARD.

¹ Vol. XI, page 173 ; et vol. XXIV, page 174, de ce recueil.

Article 14.

Except ballast, no other articles or substances may be dropped or thrown in course of flight unless the State in whose territory the act is performed shall have granted special permission.

Article 15.

Except as otherwise provided in the present Convention, aircraft belonging to one of the Contracting States, together with their crews and passengers, shall, as long as they are within the territory of the other State, be subject to the obligations resulting from the regulations of that State with regard to aerial navigation in general, Customs duties and other dues, export and import prohibitions, the carriage of passengers and goods, and public safety and order. They shall also be subject to all the other obligations resulting from the general legislation in force.

The two Contracting States shall communicate to each other all the laws and regulations governing aerial navigation over their territory.

Article 16.

Either Contracting State may denounce the present Convention at any time at three months' notice.

Further, each of the Contracting States reserves the right to denounce the present Convention, with immediate effect, as soon as both States have ratified the International Convention¹ for the Regulation of Aerial Navigation, signed at Paris on October 13th, 1919.

Article 17.

The present Convention shall be ratified, and the instruments of ratification shall be exchanged as soon as possible. It shall enter into force on the day of the exchange of the instruments of ratification.

In faith whereof the respective Plenipotentiaries have signed the present provisional Convention, and have thereto affixed their seals.

Done in duplicate at The Hague, July 23, 1926.

(L. S.) VAN KARNEBEEK.

(L. S.) Axel NÖRGAARD.

¹ Vol. XI, page 173; and Vol. XXIV, page 174, of this Series.

ANNEXE I.

Sur le territoire danois, l'aéronef devra autant que possible naviguer de façon à pouvoir être observé de l'un ou de plusieurs des points suivants :

Phare de Anholt	56° 44' 16" N. 11° 39' 15" E.
» » Fornaes	56° 26' 36" N. 10° 57' 40" E.
» » Gedser	54° 33' 50" N. 11° 58' 03" E.
» » Hammeren	55° 17' 12" N. 14° 45' 50" E.
» » Hanstholm	57° 06' 47" N. 8° 36' 08" E.
» » Hirshals	57° 35' 06" N. 9° 56' 45" E.
» » Hirsholm	57° 29' 09" N. 10° 37' 43" E.
» » Kjels-Nor	54° 43' 52" N. 10° 43' 31" E.
» » Knudshoved	55° 17' 25" N. 10° 51' 21" E.
» » Kronborg	56° 02' 22" N. 12° 37' 36" E.
» » Revsnaes	55° 44' 36" N. 10° 52' 23" E.
» » Sejroe	55° 55' 09" N. 11° 05' 07" E.
» » Skagen	57° 44' 09" N. 10° 38' 03" E.
» » Sprogøe	55° 19' 51" N. 10° 58' 25" E.
» » Stevns	55° 17' 26" N. 12° 27' 28" E.
» » Vestborg	55° 46' 11" N. 10° 33' 17" E.
Bateau-feu Laesøe Rende	57° 12' (48") N. 10° 41' (38") E.
» Laesøe-Trindel	57° 26' (30") N. 11° 16' (45") E.
» de Schultz's Grund	56° 08' (54") N. 11° 11' (10") E.

ANNEX I.

Over Danish territory aircraft shall shape their course as far as possible in such a way as to be under observation from one or more of the following points :

Anholt	Light	.....	56° 44' 16" N. 11° 39' 15" E.
Fornaes	»	.....	56° 26' 36" N. 10° 57' 40" E.
Gedser	»	.....	54° 33' 50" N. 11° 58' 03" E.
Hammeren	»	.....	55° 17' 12" N. 14° 45' 50" E.
Hanstholm	»	.....	57° 06' 47" N. 8° 36' 08" E.
Hirshals	»	.....	57° 35' 06" N. 9° 56' 45" E.
Hirsholm	»	.....	57° 29' 09" N. 10° 37' 43" E.
Kjels-Nor	»	.....	54° 43' 52" N. 10° 43' 31" E.
Knudshoved	»	.....	55° 17' 25" N. 10° 51' 21" E.
Kronborg	»	.....	56° 02' 22" N. 12° 37' 36" E.
Revsnaes	»	.....	55° 44' 36" N. 10° 52' 23" E.
Sejroe	»	.....	55° 55' 09" N. 11° 05' 07" E.
Skaw	»	.....	57° 44' 09" N. 10° 38' 03" E.
Sprogøe	»	.....	55° 19' 51" N. 10° 58' 25" E.
Stevns	»	.....	55° 17' 26" N. 12° 27' 28
Vestborg	»	.....	55° 46' 11" N. 10° 33' 17" E.
Laesøe Rende	Light-vessel	.....	57° 12' (48") N. 10° 41' (38") E.
Laesøe-Trindel	»	.....	57° 26' (30") N. 11° 16' (45") E.
Schultz's Grund	»	.....	56° 08' (54") N. 11° 11' (10") E.

Bateau-feu de Drogden	55° 33' (03") N. 12° 42' (57") E.
» » Horns Rev	55° 34' (06") N. 7° 19' (30") E.
» » Vyl	55° 21' (30") N. 7° 40' (30") E.
» » Graadyb	55° 20' (02") N. 8° 04' (41") E.

2.

Au cas où dans l'un des Etats contractants l'assurance de responsabilité pour les aéronefs serait obligatoire, l'assurance contractée à cet effet chez une société d'assurance, approuvée à cette fin par les autorités compétentes dans l'autre Etat contractant, sera considérée comme suffisante pour les aéronefs appartenant à cet Etat, à condition que les indemnités puissent être réglées par un représentant de ladite société dans le premier Etat.

3.

Cette annexe sera considérée comme une partie intégrale de la convention provisoire.

Copie conforme :
Copenhague, le 17 septembre 1927,

*Le Ministre des Affaires
étrangères par aut.*

.....

Chef de bureau.

Drogden	Light-vessel	55° 33' (03") N. 12° 42' (57") E.
Horns Rev	»	55° 34' (06") N. 7° 19' (30") E.
Vyl	»	55° 21' (30") N. 7° 40' (30") E.
Graadyb	»	55° 20' (02") N. 8° 04' (41") E.

2.

Should liability insurance be compulsory for aircraft in one of the Contracting States, a policy of this nature contracted with an insurance company approved for this purpose by the competent authorities of the other Contracting State shall be considered as sufficient for the aircraft belonging to that State, provided that compensation may be paid by a representative of the said company in the former State.

3.

This annex shall be considered as an integral part of the Provisional Agreement.

N° 1529.

**ESTONIE, LETTONIE ET
UNION DES RÉPUBLIQUES
SOVIÉTISTES SOCIALISTES**

Convention relative au trafic ferroviaire direct des voyageurs et des marchandises, avec protocole de clôture. Signés à Riga, le 29 octobre 1925.

**ESTONIA, LATVIA
AND UNION OF SOCIALIST
SOVIET REPUBLICS**

Convention relating to the through Railway Traffic of Passengers and Goods, with Final Protocol. Signed at Riga, October 29, 1925.

TEXTE RUSSE. — RUSSIAN TEXT.

№ 1529. — КОНВЕНЦИЯ¹ МЕЖДУ СОЮЗОМ СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК, ЛАТВИЕЙ И ЭСТОНИЕЙ О ПРЯМОМ ПАССАЖИРСКОМ И ГРУЗОВОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ СООБЩЕНИИ .

Textes officiels russe et français communiqués par les ministres des Affaires étrangères de Lettonie et d'Estonie. L'enregistrement de cette convention a eu lieu le 10 septembre 1927.

Russian and French official texts communicated by the Latvian and Estonian Ministers for Foreign Affairs. The registration of this Treaty took place September 10, 1927.

Союз Советских Социалистических Республик, Латвия и Эстония, в целях дальнейшего развития и усовершенствования взаимных сношений по путям сообщения, решили заключить настоящую Конвенцию о прямом пассажирском и грузовом железнодорожном сообщении в отмену таковых же Конвенций, заключенных между сими странами порознь, т. е. между Россией и Эстонией от 17 сентября 1920 г., между Россией и Латвией от 26 февраля 1921 г. и между Латвией и Эстонией от 28 июля 1921 г.

Для чего назначили своими уполномоченными :

Правительство Союза Советских Социалистических Республик :

своего Полномочного Представителя в Латвии Алексея Сергеевича Черных,

Правительство Латвии :

Министра Президента и Министра Иностранных дел Гуго Петровича Целмина и Министра Сообщений Ивана Яковлевича Паулuka, и

Правительство Эстонии :

своего чрезвычайного посланника полномочного Министра в Латвии Юлиуса Юрьевича Сельямаа.

Означенные уполномоченные, по взаимном предъявлении своих полномочий, признанных составленными в надлежащей форме и в полном порядке, подписали нижеследующий текст конвенции :

I.

Между правительственными железными дорогами С. С. С. Р., Латвии и Эстонии устанавливается прямое пассажирское и грузовое сообщение под наименованием « Прямое С. С. С. Р.-Латвийско-Эстонское железнодорожное сообщение ».

¹ Le dépôt des ratifications a eu lieu à Riga, le 31 août 1927.

Entrée en vigueur le 1^{er} décembre 1925, conformément au Protocole de clôture.

¹ The deposit of ratifications took place at Riga, August 31, 1927.

Came into force December 1, 1925, according to its Final Protocol.

Перевозка пассажиров, багажа и грузов в этом сообщении производится между установленными тарифными станциями Советских, Латвийских и Эстонских железных дорог, включенными в настоящее прямое сообщение.

Перечень станций, между которыми производится прямое пассажирское и грузовое сообщение, устанавливается на конференциях представителей участвующих сторон или на основании предварительных между заинтересованными сторонами соглашений через Управление делами сего сообщения.

Между станциями, соответственно соединенными между собою колею одинаковой ширины, пассажирское движение производится по возможности без пересадки, грузовое движение — без перегрузки.

II.

Взаимные права и обязанности, с одной стороны железных дорог С. С. С. Р., Латвии и Эстонии и, с другой стороны, — лиц, пользующихся прямым между ними дорогами сообщением, определяются « Положениями »: а) о перевозке пассажиров и багажа, и б) о перевозке грузов в сем сообщении, прилагаемыми к настоящей Конвенции и подлежащими ратификации в каждой из договаривающихся стран.

Подлежат ратификации в том же порядке, как и настоящая Конвенция, и приложения при настоящей Конвенции временные постановления, принимаемые сторонами в изменение или в отклонение от норм положений, как по перевозке пассажиров и багажа, так и по перевозке грузов.

Исполнительные постановления, издаваемые в развитие указанных положений и временных постановлений, утверждаются учреждениями ведающими путями сообщений.

III.

Взаимные права и обязанности железных дорог С. С. С. Р., Латвии и Эстонии, вытекающие из прямого между ними дорогами сообщения, определяются « Соглашением о прямом сообщении ». « Соглашением о взаимном пользовании товарными вагонами », « Соглашением о пользовании транзитными участками соседних дорог », « Соглашением о беспересадочных сообщениях » и другими Соглашениями, направленными к облегчению и развитию прямых и внутренних сообщений, подлежащими утверждению правительственных учреждений С. С. С. Р., Латвии и Эстонии, ведающих железными дорогами.

IV.

Плата за проезд пассажиров, провоз багажа и грузов, а также и прочие сборы, взыскиваются каждою подлежащею стороною за все протяжение в пределах границ своей страны по тарифам, действующим в местном сообщении в день заключения договора на перевозку, или по тарифам, особо установленным для этого сообщения, каковы, однако, не могут быть выше ставок тарифов, применяемых в местном сообщении между государственной границей и станцией назначения или отправления.

Под понятием « тарифная плата » подразумевается как плата за провоз, так и всякого рода дополнительные железнодорожные сборы.

V.

Взаимная передача пассажиров, багажа и грузов имеет быть производима на пограничных передаточных станциях, устроенных в возможно близких расстояниях от государственной границы и надлежащим оборудованием, обеспечивающим в техническом отношении возможность примыкающим железным дорогам производить передачу и пересадку пассажиров и передачу вагонов, багажа и грузов взаимно на станциях принимающих железных дорог с тем, чтобы была обеспечена возможность выполнения административных, акцизных и таможенных формальностей.

На основании особых соглашений пересадка и передача могут производиться и на пограничной станции сдающей дороги.

В развитие настоящей статьи соответствующие Управления пограничных железных дорог договаривающихся сторон имеют заключить между собою особые узловые соглашения :

- о порядке и условиях движения поездов между пограничными передаточными станциями ;
- о пользовании железнодорожным телеграфом и телефоном для служебных надобностей передаточного между пограничными станциями движения ;
- о взаимном пользовании станционными устройствами передаточных пограничных станций ;
- о порядке производства передачи пассажиров, багажа и грузов ;
- о согласовании расписаний пассажирских поездов, имеющих обслуживать прямое пассажирское сообщение, и по прочим вопросам, касающимся движения и вытекающим из условий производства движения через пограничные станции, например : о порядке производства расследований несчастных случаев при движении и т. д.

Упомянутые узловые соглашения подлежат утверждению правительственных учреждений договаривающихся сторон, ведающих железными дорогами.

VI.

При следовании поездов одной из договаривающихся сторон по путям другой из договаривающихся сторон, агенты как паровозной, так и кондукторской бригад, находясь на чужой территории, обязаны исполнять все требования местных правил технической эксплуатации и положения о сигналах, а равно подчиняться всем законным требованиям подлежащей железнодорожной администрации, при этом каждая железная дорога отвечает за последствия от несчастных случаев, происшедших в ее районе до границы государства. Она имеет бесспорное право регресса к соседней дороге в случае, если происшествие последовало по вине личного состава или вследствие неисправного состояния перевозочных средств соседней дороги, что устанавливается расследованием смешанных комиссий из агентов примыкающих дорог на паритетных началах.

Каждая дорога несет ответственность за служебные действия и упущения своих агентов и рабочих.

При невозможности прийти к соглашению о распределении материальной ответственности на виновные дороги, вопрос вносится заинтересованной стороной на рассмотрение ближайшей конференции представителей сторон настоящего прямого сообщения, причем, если на конференции вопрос не получит разрешения, то конференцией намечается путь дальнейшего действия спорящих сторон на предмет изыскания способа разрешения спорного вопроса путем третейского разбирательства.

VII.

В письменных и телеграфных взаимных сношениях каждая сторона применяет язык своей страны с переводом на язык страны адресата или применяет язык страны адресата.

VIII.

Пользование железнодорожным телеграфом и телефоном для служебных надобностей железных дорог и перевозка служебной корреспонденции производится бесплатно.

Бесплатный проезд служащих железных дорог сего сообщения предоставляется на основании особого соглашения между железными дорогами.

IX.

Установленные для железнодорожного движения таможенные, акцизные, паспортные и другие законы, а также административные правила, действующие или могущие быть изданными в будущем каждой стороною, соответственно распространяются и на настоящее прямое сообщение.

Примечание 1. От формальностей таможенного досмотра и от оплаты пошлины освобождаются :

1) всякого рода подвижной состав, переходящий границы государств договаривающихся сторон, в порядке выполнения сторонами перевозочных и договорных условий на основании настоящей Конвенции и заключенных в развитие ее соглашений ;

2) служебный инвентарь и всякого рода необходимые в пути материалы и отдельные запасные части, составляющие принадлежность данного подвижного состава, и

3) всякого рода запасные части, высылаемые для ремонта указанного в п. 1 этого примечания подвижного состава, производимого за пределами страны, высылающей эти части, если таковые части следуют отдельно при служебных пересылочных ведомостях.

Примечание 2. Служащим Управлений и линий пограничных железных дорог, а также агентам таможи и администрации, переезды и переходы через границы коих вызываются служебными надобностями, вытекающими из настоящей Конвенции, Положений о перевозках и Временных к ним постановлений, и заключенных странами взаимных соглашений о прямом сообщении и обмене вагонами, допускаются, по взаимному соглашению соответствующих ведомств, в паспортном отношении упрощенный порядок выдачи постоянных разрешений на определенный срок на свободный переезд и переход соответствующей границы без специальных каждый раз виз на въезд и выезд.

X.

По делам прямого сообщения созываются конференции представителей участвующих сторон, и одно из участвующих в сем сообщении Управлений железных дорог

или Управление Центрального Органа Железнодорожного ведомства избирается в качестве Управления заведывающего делами.

Конференция созывается и функционирует, а Управление делами избирается и действует на основании положения, вырабатываемого на конференциях и утверждаемого в каждой из стран правительственными учреждениями, которые ведают железными дорогами.

XI.

Настоящая Конвенция составляется и подписывается в одном экземпляре на русском языке с приложением переводов на эстонском и латвийском языках. Подлинный текст с переводом сохраняется в архивах Латвийского Правительства.

Каждому из участников будет выдана аутентичная копия подлинного текста и перевода конвенции.

Настоящая Конвенция подлежит ратификации правительством каждой из договаривающихся сторон. Ратификационные грамоты будут сданы на хранение Латвийскому Правительству, о чем будет составлен протокол. Сдача на хранение будет произведена всеми участниками одновременно в Риге не позднее 2 месячного срока со дня подписания Конвенции.

XII.

Настоящая Конвенция заключается на неопределенный срок и вступает в силу с 1 числа второго месяца, следующего за месяцем в течение которого будет составлен протокол о сдаче на хранение ратификационных грамот.

Сторона, желающая отступить от Конвенции, обязана предупредить о том участников сообщения через Управление делами на шесть месяцев вперед.

Рига, двадцать девятого октября тысяча девятсот двадцать пятого года.

Подписали : А. ЧЕРНЫХ.
Jul. Seljamaa.
H. Selmiņš.
J. Pauluks.

ПОЛОЖЕНИЕ

О ПЕРЕВОЗКЕ ПассажиРОВ и багажа в ПРЯМОМ СООБЩЕНИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ С. С. С. Р., Латвии и Эстонии.

РАЗДЕЛ I.

Предмет и объем действия Положения.

Статья 1.

Железные дороги и перевозки, на которые распространяется настоящее Положение.

§ 1. — Настоящее Положение применяется ко всем перевозкам пассажиров и багажа на основании международных перевозочных документов для следования по территории, по крайней мере, двух из договаривающихся сторон.

§ 2. — Настоящее Положение не применяется :

1) к перевозкам, станции отправления и назначения коих находятся в одной и той же стране и которые проходят территорию другой страны только транзитом :

a) если транзитный участок эксплуатируется железной дорогой страны отправления ;

b) если транзитная линия не эксплуатируется железной дорогой страны отправления, но заинтересованные дороги заключили особые соглашения, по которым эти перевозки не должны рассматриваться как международные.

2) Перевозки между станциями двух соседних стран, если они выполняются на всем протяжении железными дорогами одной из этих стран и если к этому со стороны другой из участвующих в перевозке стран препятствий не встречается.

§ 3. — Тарифы определяют сообщения, в которых выдаются международные пассажирские билеты и багажные квитанции.

Статья 2.

Участники в перевозке других, кроме железных дорог, предприятий.

§ 1. — Кроме железных дорог, могут быть включены в прямое сообщение под ответственностью одной из договаривающихся стран регулярно действующие автомобильные и судоходные линии, являющиеся продолжением железнодорожного сообщения по выполнению международных перевозок.

§ 2. — На владеющие этими сообщениями предприятия распространяются все права и обязанности, которые по настоящему Положению предвидены для железных дорог, за исключением тех отклонений, которые зависят от способа выполнения перевозки. Эти отклонения, однако, не могут противоречить правилам ответственности, установленным настоящим Положением.

§ 3. — Всякая страна, которая пожелает включить в прямое сообщение указанные в § 1 линии, должна озаботиться, чтобы означенные в § 2 отклонения были опубликованы тем же порядком, как и тарифы.

Статья 3.

Примыкающие перевозки.

§ 1. — Положение применяется также к перевозке пассажиров и их багажа со станции, не включенной в международное сообщение, на тарифную станцию одной и той же страны и оттуда на станцию назначения, состоящую в таковом сообщении, будь это при одном билете или багажной квитанции международного сообщения, в котором тарифные ставки прямого и примыкающего сообщения сложены вместе, или же при двух дополняющих друг друга билетах. В случае, если выдаются два билета, на втором должна быть указана станция первоначального отправления.

§ 2. — Железные дороги определяют, в какой мере и при каких условиях такая примыкающая перевозка, по отношению к определенным станциям, может быть допущена. Эти станции вносятся в особый список и сообщаются другим заинтересованным дорогам.

*Статья 4.**Обязанность совершения перевозок для железных дорог.*

При наличии международного тарифа или примыкающих перевозок, предусмотренным в статье 3, в перевозке не может быть отказано, если :

- a) пассажир подчиняется установлениям настоящего Положения ;
- b) перевозка возможна при обыкновенных перевозочных средствах ;
- c) перевозка не воспрещена ни в одной из участвующих стран в силу распоряжений властей, или в целях сохранения общественного порядка ;
- d) выполнению перевозки не препятствуют обстоятельства, которых дорога не в состоянии избежать, или устранение которых не зависит от железной дороги.

РАЗДЕЛ II.

ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ.

ГЛАВА ПЕРВАЯ.

ПЕРЕВОЗКА ПАССАЖИРОВ.

Статья 5.

§ 1. — С самого начала поездки, пассажир должен быть снабжен билетом. В этом отношении тарифы могут предвидеть и исключения.

§ 2. — Пассажир обязан сохранять билет в продолжении всей поездки. Он обязан его предъявлять по требованию всем имеющим право контроля агентам и сдать в конце поездки.

*Статья 6.**Билеты.*

§ 1. — Проездные билеты, выданные на основании настоящего Положения для международной перевозки, должны быть снабжены знаком **Т**

§ 2. — Билеты должны заключать следующие сведения :

- a) название станции отправления и станции назначения ;
- b) путь следования ; если допускается применение разных направлений или средств передвижения, то эти обстоятельства должны быть указаны ;
- c) род поезда и класс вагона ;
- d) стоимость перевозки ;
- e) день начала срока годности билета ;
- f) срок годности.

§ 3. — Тарифы или соглашения между железными дорогами определяют язык, на котором билеты должны быть заполнены и напечатаны, равно как и их форму и содержание.

§ 4. — Билеты в форме книжек с контрольными листами, равно как и комбинированные купонные билеты считаются по настоящему Положению за один билет.

Билеты, объединенные в купонную книжку официальным бюро путешествий или частными агентствами, являются, каждый в отдельности, перевозочным документом, подчиняясь в каждом отдельном случае внутренним постановлениям соответствующей страны, или постановлениям настоящего Положения.

§ 5. — Билет может передаваться только в том случае, если он не именной и если поездка еще не началась. Исключения предусматриваются тарифом.

Спекуляция и перепродажа билетов по ценам, не соответствующим тарифным, в каждой отдельной стране подчиняется действиям законов и правил этой страны.

Статья 7.

Льготный проезд детей.

§ 1. — Дети в возрасте не старше четырех лет, если они не занимают особое место, перевозятся бесплатно, без билета.

§ 2. — Дети старше четырех лет, но не старше десятилетнего возраста, или моложе четырех лет, если они занимают особое место, перевозятся по пониженным ценам, которые, однако, не должны превышать половинную стоимость билета для взрослых.

Это понижение не обязательно по отношению к таким билетам, которые, сравнительно с нормальным тарифом, уже понижены.

Статья 8.

Срок годности билетов.

§ 1. — Срок годности билетов устанавливается тарифами.

§ 2. — Наименьший срок годности должен быть следующий :

Для обыкновенных билетов :

на каждые, хотя и неполные 150 км. 1 сутки.

Для билетов туда и обратно :

на расстоянии до или равные 50 км. 2 суток.

от 51 до 100 км. 3 суток.

на каждые следующие 100 км. 1 сутки.

§ 3. Специальные удешевленные билеты могут иметь и иной срок годности.

Статья 9.

Распределение и предварительный заказ мест.

§ 1. — Порядок распределения мест устанавливается согласно правилам, действующим на каждой отдельной железной дороге.

§ 2. — Тарифы или расписания поездов определяют, допускается ли, а если допускается, то при каких условиях, предварительный заказ мест в определенных поездах.

Статья 10.

Остановка на промежуточных станциях.

Тарифы определяют, имеет ли пассажир право, а если имеет, то на каких условиях, останавливаться в течение срока годности билета на промежуточных станциях.

Статья 11.

Перемена класса или поезда.

В пределах указанных в тарифе условий, пассажир, предварительно уплатив предусмотренные взносы, имеет право занять место в вагоне высшего класса, или перейти в поезд высшей категории, чем это указано в его билете.

Статья 12.

Безбилетный пассажир.

Пассажир обязан, если он не предъявит годного для проезда билета, помимо оплаты стоимости проезда за пройденный им путь, уплатить штраф, независимо от уголовной ответственности. Размер штрафа определяется правилами железной дороги, в пределах которой потребовалось предъявление билета, а в случае отсутствия соответствующих правил, штраф взимается в размере стоимости билета за все расстояние, которое пассажир проехал.

Статья 13.

Лица, проезд которых не допускается, или допускается на особых условиях.

§ 1. — Не могут быть допущены в поезд, или могут быть из него удалены во время следования :

a) лица в состоянии опьянения, которые непристойно себя ведут, или которые не соблюдают законов и постановлений ; эти лица не имеют права ни на возвращение платы за проездной билет, ни за перевозку багажа ;

b) лица, которые, — вследствие болезни или по другим причинам, — очевидно могут стеснять других пассажиров, если для них уже предварительно не нанято особое отделение вагона, или таковое не может быть предоставлено в их распоряжение за плату. Однако, те лица, которые заболеют в пути, должны быть доставлены, по крайней мере, до первой станции, на которой им может быть оказана необходимая помощь. Стоимость проезда и плата за перевозку багажа, за вычетом платы за расстояние, которое такой пассажир уже проехал, возвращается ему.

§ 2. — Перевозка лиц, страдающих заразными болезнями, регулируется международными соглашениями, а в случае отсутствия таковых, соответствующими постановлениями в каждой стране.

Статья 14.

Предметы, перевозка которых в пассажирских вагонах не допускается.

§ 1. — Не допускаются к перевозке в пассажирских вагонах в качестве ручной клади опасные предметы, как-то : заряженное оружие, взрывчатые, легко воспламе-

няющиеся и едкие вещества, равно как и предметы, могущие причинить пассажирам неудобство или стеснение. Однако пассажиры, которым присвоено ношение огнестрельного оружия по их должности, равно как и охотники и стрелки могут брать с собою необходимые огнестрельные припасы в количестве, отнюдь не превышающем минимальных весовых норм, установленных правилами данной территории. Страже, сопровождающей арестованных в отдельном вагоне или в особом отделении, разрешается иметь при себе заряженное огнестрельное оружие.

§ 2. — Агенты железной дороги имеют право проверить в присутствии пассажира содержание его ручной клади, находящейся в вагоне, если возникает серьезное подозрение в нарушении § 1.

§ 3. — Лицо, нарушившее настоящее постановления по § 1, ответственно за всякий ущерб, возникший из такого нарушения и, кроме того, подвергается наказаниям, предусмотренным законами и правилами.

Статья 15.

Перевозка в пассажирских вагонах ручной клади и животных.

§ 1. — Пассажиры имеют право перевозить при себе в вагонах бесплатно легко переносимые предметы (ручная кладь), поскольку это не противоречит административным распоряжениям таможенных, акцизных, налоговых, полицейских или других административных властей и поскольку эти вещи не портят вагона. Для помещения ручной клади каждый пассажир может пользоваться только местом, расположенным над и под его сиденьем; тарифами могут быть предусмотрены и иные ограничения.

§ 2. Брать с собою в вагон живых животных не разрешается. Собачки или другие мелкие животные могут быть допущены в вагон, если административными предписаниями соответствующих отдельных стран это не возбраняется и если никто из пассажиров против этого не протестует.

Тарифы и расписания поездов могут разрешать или запрещать перевозку животных в определенных вагонах или поездах.

Тарифы определяют, должна ли и за каких животных взиматься провозная плата.

§ 3. Наблюдение за сохранностью ручной клади и за животными лежит на обязанности самого пассажира.

Статья 16.

Опоздание поездов. Опоздание к согласованному поезду. Отмена поездов.

Если вследствие опоздания поезда пассажир опоздал на другой согласованный поезд, или если поезд отменен на всем протяжении или на части его и если пассажир изъявит желание продолжать свой путь, то железная дорога обязана, по мере возможности, отправить его вместе с багажем и без доплаты с одним из поездов, следующих по тому же назначению, и по тому же или другому направлению той же самой дороги, чтобы дать возможность пассажиру прибыть по назначению с наименьшим опозданием. Начальник станции обязан, если это явится необходимым, заверить на билете опоздание на согласованный поезд или отмену поезда, продлить, в случае необходимости, срок годности билета, равно как и сделать отметку о его годности в новом направлении, вышем классе или в поезде с более высокой проездной платой. Тем не менее железная дорога в праве воспретить пользоваться в таких случаях определенными поездами, путем указания этого в тарифе или расписании поездов.

ГЛАВА II.

ПЕРЕВОЗКА БАГАЖА.

Статья 17.

Понятие багажа. Предметы, не допускаемые к перевозке в качестве багажа.

§ 1. — Под понятием багажа понимаются только предметы, предназначенные для личных нужд пассажира во время его путешествия, уложенные в сундуки, чемоданы, корзины, саквояжи, коробки для шляп или в другие подобные упаковки.

§ 2. — Кроме того принимаются к перевозке багажом, при условии, если это служит нуждам пассажира :

- a) переносные кресла и коляски для больных ;
- b) детские коляски ;
- c) пакеты с образцами товаров ;
- d) переносимые музыкальные инструменты в ящиках, футлярах или в другой упаковке ;
- e) предметы для артистических представлений, поскольку их содержимое, объем и вес позволяют скоро нагрузить и поместить в багажный вагон ;
- f) измерительные приборы, длину не более 4-х метров, и ручной рабочий инструмент ;
- g) велосипеды и одноместные мотоциклы, при условии, чтобы были удалены все принадлежности и чтобы резервуары горючего материала были снабжены спускным краном и были совершенно опорожнены ; также одно- или двухместные сани, лыжи и паруса для конькобежцев.

§ 3. — Другие предметы, не предназначенные для личных нужд пассажиров, а равно запечатые в прочные клетки животные могут быть приняты к перевозке багажом, если это допускается тарифами.

§ 4. — Не допускаются к перевозке багажом предметы, которые на основании Положения о перевозке грузов железными дорогами исключены из перевозки или допущены к перевозке лишь на особых условиях.

Статья 18.

Ответственность пассажира за его багаж. Штрафы.

§ 1. — Держатель багажной квитанции обязан соблюдать правила, указанные в ст. 17— и несет ответственность за последствия их несоблюдения.

§ 2. — Если железная дорога имеет основание предполагать наличие злоупотреблений, то она имеет право проверить, соответствует ли содержимое багажа требованиям правил. Держатель багажной квитанции приглашается присутствовать при осмотре. Если он не явится или его нет налицо, то при отсутствии в стране, где производится проверка, иных законов или правил, проверка производится в присутствии двух, посторонних к железной дороге, свидетелей. Если обнаружится злоупотребление, то издержки по осмотру несет держатель багажной квитанции.

§ 3. В случае нарушения правил § 4 ст. 17 держатель багажной квитанции обязан уплатить штраф, кроме разницы в провозной плате и кроме возмещения убытков, если таковые имели место, и независимо от сего подвергается уголовной ответственности.

Штраф должен быть уплачен в размере 15 франков за каждый килограмм веса брутто, но не менее 30 франков за каждую отправку, если сданы к перевозке предметы, не допущенные к перевозке или перечисленные в I и II классах приложения I к Положению о перевозке грузов, и в размере 5 франков, но не менее 10 франков, за отправку во всех остальных случаях.

Если правила действующие на внутренних путях сообщения страны, где раскрыто злоупотребление, предусматривают штраф в меньшем размере, то применяется этот последний.

Статья 19.

Упаковка и состояние багажа.

§ 1. — В приеме багажа в недостаточной или недостаточно надежной упаковке может быть отказано. Если, однако, такие багажные места к перевозке приняты, то железная дорога в праве сделать отметку в багажной квитанции об их состоянии.

§ 2. — Багажные места должны быть снабжены достаточно ясными обозначениями имени и адреса пассажира, и станции назначения. Багажные места без этих указаний могут быть не приняты к перевозке.

§ 3. — Старые ярлыки, адреса и другие надписи, относящиеся к прежним отправкам, должны быть удалены пассажиром.

Статья 20.

Прием багажа. Багажная квитанция.

§ 1. — Прием багажа производится только по предъявлении проездных билетов, действительных, по крайней мере, до станции назначения багажа.

Тарифы определяют, можно ли, и при каких условиях, принимать багаж к перевозке без предъявления проездного билета.

§ 2. — При приеме багажа пассажиру выдается багажная квитанция.

§ 3. — В остальном формальности приема багажа определяются существующими на станции отправления правилами.

§ 4. — Багажные квитанции для международных перевозок выдаются на бланках образца, указанного в приложении I к настоящему Положению.

§ 5. — Багажные квитанции должны содержать следующие сведения :

- a) наименование станции отправления и станции назначения ;
- b) путь следования ;
- c) день предъявления к перевозке и поезд, на который сдан багаж ;
- d) число предъявленных проездных билетов (за исключением случаев указанных в § 1 абзац 2) ;
- e) число и вес багажных мест ;
- f) провозную плату и прочие сборы ;
- g) обозначение прописью размера вознаграждения за неисправную доставку багажа, если такое вознаграждение было объявлено согласно ст. 35.

§ 6. — Тарифы или соглашения между железными дорогами определяют : на каком языке багажные квитанции должны печататься и заполняться.

*Статья 21.**Выдача багажа.*

§ 1. — Багаж выдается взамен багажной квитанции. Железная дорога не обязана проверить— имеет ли держатель квитанции право на получение багажа.

§ 2. — Держатель багажной квитанции, по приходе поезда, на который был сдан багаж, имеет право потребовать в конторе станции назначения выдачи багажа немедленно по истечении срока потребного для выгрузки и, в подлежащих случаях для совершения необходимых таможенных, налоговых, акцизных и других административных формальностей.

§ 3. — При отсутствии багажной квитанции, железная дорога выдает багаж пассажиру только в том случае, если лицо, требующее багаж, доказало свое право на него; если эти доказательства будут признаны недостаточными, то железная дорога может потребовать залог.

§ 4. — Багаж выдается на станции назначения. Однако, по своевременному заявленному требованию держатель багажной квитанции, если обстоятельства это позволяют и если таможенные, налоговые, акцизные, полицейские или другие административные предписания этому не препятствуют, багаж может быть выдан обратно на станции отправления или выдан на одной из промежуточных станций, в обмен на багажную квитанцию и кроме того, если это требует тариф, по предъявлении проездного билета.

§ 5. — Держатель багажной квитанции, которому багаж не был выдан, на условиях указанных в § 2 настоящей статьи, имеет право требовать отметки на багажной квитанции дня и часа, когда он потребовал выдачу багажа.

§ 6. — В остальных случаях выдача багажа подчинена правилам, существующим на железной дороге выдачи багажа.

ГЛАВА III.

ОБЩИЕ ПРАВИЛА ПЕРЕВОЗКИ ПассажиРОВ И багажа.

*Статья 22.**Поезда. Расписание поездов. Выписки из тарифов.*

§ 1. — Перевозка производится в постоянных, предусмотренных в расписаниях поездах, и в поездах, отправляемых только по мере надобности.

§ 2. — Железные дороги обязаны своевременно вывешивать на станциях расписание поездов своих линий. В расписаниях должны быть указаны род поездов, классы вагонов, время отправления поездов, время прибытия на более значительные промежуточные станции и на конечную станцию, равно как и главнейшие согласованные поезда.

Расписание поездов, потерявшие силу, должны быть немедленно удалены.

§ 3. — На каждой станции, открытой для международного сообщения, пассажиры должны иметь возможность получить справки о тарифах, или выписки из тарифов, указывающих цены продаваемых станцией билетов в международном сообщении и соответствующие ставки за провоз багажа.

*Статья 23.**Основание для исчисления провозной платы. Тарифы.*

§ 1. — Провозная плата и дополнительные сборы исчисляются на основании законодествующих и надлежаще опубликованных в каждой стране тарифов. Эти тарифы должны содержать все потребные для исчисления провозной платы и дополнительных сборов сведения, а также, в надлежащих случаях, условия учинения курсовых расчетов по различным валютам.

§ 2. — Тарифы должны содержать все особые условия для перевозки.

Тарифы должны применяться ко всем одинаковым образом и действительны постольку, поскольку они не противоречат настоящему Положению. В противном случае они недействительны.

Прямые международные тарифы и изменения по таковым вступают в силу со дня, указанного при их объявлении. В случае повышения тарифа или введения иных более обременительных условий перевозки, оповещение об этом должно последовать по меньшей мере за 8 дней до срока вступления их в силу.

Если при отсутствии прямого тарифа в международном сообщении, выдаются проездные билеты или багажные квитанции, и если какая нибудь железная дорога вносит изменения в своем тарифе, то применение этого измененного тарифа другими железными дорогами не может быть потребовано от них раньше 8 дней, считая со дня получения ими извещения.

Тарифы, введенные только на известный срок, теряют свою силу по истечении того срока.

*Статья 24.**Запрещение частных соглашений.*

Уменьшение платы за проезд против тарифов воспрещается и считается не имеющим законной силы.

Разрешаются, однако, тарифные понижения, которые подлежащим порядком опубликованы и при одинаковых условиях доступны всем в равной степени, а также понижения, предоставляемые для потребностей железнодорожной службы, общественных, благотворительных и научных целей.

*Статья 25.**Таможенные, налоговые, акцизные, полицейские и другие административные обрядности.*

Пассажир обязан подчиняться предписаниям таможенных, налоговых, акцизных, полицейских и других административных властей как по отношению к нему лично, так и по отношению к осмотру его багажа и ручной клади. Этот осмотр должен производиться в его присутствии, за исключением случаев, предусмотренных правилами. Железная дорога не несет никакой ответственности по отношению к пассажиру, если он не выполняет этих лежащих на нем обязанностей.

Статья 26.

Возвращение уплаченных сумм.

§ 1. — Если билет не использован, то уплаченная за него сумма, за вычетами, указанными в §§ 3 и 4, может быть потребована обратно.

§ 2. — Если вследствие смерти пассажира, болезни его или иного несчастного с ним случая или иных подобных исключительных обстоятельств билет использован пассажиром только частично, то за удержаниями предусмотренными в §§ 3 и 4 разница между уплаченной суммой за все расстояние и платой за путь, который пассажир уже проехал, исчисленной по нормальному тарифу, возвращается.

§ 3. — Не возвращаются сборы налогового характера, дополнительная плата за плацкартные места, заготовительная стоимость билетов в форме книжек и комиссионные за продажу билетов.

§ 4. — Из возвращаемой суммы вычитывается сбор в размере 10%, но не менее 0,50 франк. и не более 3 франков за билет и стоимость пересылки, если последняя имела место.

Эти удержания не производятся в том случае, если неиспользованный билет возвращен выдавшей его кассе в тот же день.

§ 5. — Если вследствие пропуска согласованного поезда, вызванного опозданием или отменой поезда или перерывом движения, пассажир не мог продолжить путь по расписанию и отказался от дальнейшего следования, то он имеет право требовать применение правил § 2 без удержаний, предусмотренных § 4.

§ 6. — Возвращение платы по билетам пониженного тарифа допускается только в случаях и размерах указанных в § 5. Детские билеты, выданные согласно первого абзаца § 2 ст. 7, по смыслу настоящего параграфа не считаются билетами пониженного тарифа.

§ 7. — За утерянные билеты платы не возвращаются.

§ 8. — Если багаж взят обратно прежде чем он отправлен со станции отправления, то может быть потребовано возвращение провозной платы.

Если багаж взят на одной из промежуточных станций, то провозная плата возвращается только в случаях и размерах, указанных выше в §§ 2 и 5.

В обоих случаях сбор в 0,50 франк. за каждую багажную квитанцию, а в подлежащих случаях и сборы налогового характера удерживаются из возвращаемой суммы.

§ 9. — Тарифы могут иметь и иные постановления, поскольку они не вводят более тяжелых условий для пассажиров.

§ 10. — Все требования о возвращении платы на основании §§ 1, 2, 5, 6 и 8 считаются погашенными, если они не предъявлены к железной дороге в течении 6 месяцев со дня истечения срока годности билета.

§ 11. — В случае неправильного применения тарифа или ошибки в исчислении провозной платы и прочих сборов, перебор или недобор должны быть возмещены.

§ 12. — Если железная дорога установит факт перебора, в размере свыше 0,50 франков по каждому билету или багажной квитанции, она сама должна по возможности осведомить об этом заинтересованное лицо и в возможно кратчайший срок учинить расчет.

§ 13. — Во всех прочих случаях, не предвиденных настоящей статьёй и при отсутствии особых соглашений между дорогами, применяются существующие внутренние постановления.

*Статья 27.**Споры.*

Споры между пассажирами или пассажиров с агентами дороги первоначально разрешаются на станциях — начальниками станций, а в пути начальником поезда.

РАЗДЕЛ III.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ. Иски.

ГЛАВА ПЕРВАЯ.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ.

*Статья 28.**Ответственность за перевозку пассажиров, ручной клади и животных.*

§ 1. — Ответственность железной дороги за смерть пассажира или за увечья, возникшие вследствие происшествий с поездом, или за убытки, причиненные опозданием поезда, его отменой или опозданием к согласованному поезду, определяется законами и правилами страны, в которой происшествие имело место. Последующие статьи настоящего раздела в этих случаях не применяются.

§ 2. — Железная дорога отвечает за ручную кладь и животных, наблюдение за коими, согласно § 3, статьи 15 лежит на самом пассажире, только в том случае, если убытки причинены по вине дороги.

§ 3. — Солидарная ответственность железных дорог в этом случае не имеет места.

*Статья 29.**Солидарная ответственность железных дорог за багаж.*

§ 1. — Железная дорога, принявшая багаж к перевозке и выдавшая международную багажную квитанцию, отвечает за выполнение перевозки на всем пути следования до выдачи багажа получателю.

§ 2. — Каждая последующая железная дорога, принимая багаж к дальнейшей перевозке, вступает тем самым в соответствующий договор перевозки и принимает на себя вытекающие из него обстоятельства, независимо от указаний § 2 ст. 42 касающихся дороги назначения.

*Статья 30.**Пределы ответственности.*

§ 1. — Железная дорога ответственна в пределах установленных этой главой условий за убыток, возникший вследствие утраты полной или частичной багажа или вследствие повреждения багажа с момента принятия его к перевозке до выдачи, или вследствие нарушения сроков доставки.

§ 2. — С нее слагается эта ответственность в случае полной или частичной утраты или повреждения багажа, если она докажет, что убыток произошел по вине самого пассажира, или вследствие недостатков, свойственных самому багажу, или вследствие непреодолимой силы.

Она не отвечает также за ущерб, возникший вследствие особых свойств самого багажа и недостатков упаковки, или в том случае, когда предметы, недопущенные к перевозке, были тем не менее сданы к перевозке в качестве багажа.

Если по обстоятельствам дела видно, что ущерб мог произойти от опасности зависящей либо от особых свойств самого багажа либо от факта сдачи к перевозке предметов, перевозка которых в качестве багажа запрещена, то считается, что ущерб произошел от одной из этих причин, пока лицо, имеющее право распоряжения багажем, не докажет противное.

§ 3. — С нее слагается ответственность за убытки, возникшие вследствие просрочки в доставке багажа, если она докажет, что просрочка произошла в силу обстоятельств, которых железная дорога не могла избежать и устранение которых от нее не зависело.

Статья 31.

Размер вознаграждения при полной или частичной утрате багажа.

Если на основании настоящего Положения на железной дороге лежит обязанность возмещения за полную или частичную утрату багажа, то требование может быть заявлено :

- а) если размер убытка доказан — в сумме равной доказанной, однако, не свыше 20 франков за каждый недостающий килограмм веса брутто ;
- б) если размер убытка не доказан — по 10 франков за каждый недостающий килограмм веса брутто.

Кроме того возвращаются провозные платежи, таможенные и другие сборы, уплаченные за утерянный багаж при отправлении, без возмещения других убытков, с соблюдением изъятий, предусмотренных дальнейшими ст. 35 и 36.

Статья 32.

Предположение багажа утраченным. Обнаружение утраченного багажа.

§ 1. — Багажные места не выданные в течении 14 суток со дня востребования, считаются утраченными.

§ 2. — Если багажное место, признанное утраченным, будет найдено в течение года, со дня предъявления требования о выдаче, то железная дорога обязана известить об этом владельца, если его местожительство известно или может быть установлено.

§ 3. — В течение 30 дней со времени извещения лицо, имеющее на то право, может требовать, чтобы этот багаж был выдан ему безвозмездно, по его выбору или на станции назначения или на станции отправления, с возвращением дороге полученного им вознаграждения, с сохранением всех прав на вознаграждение за просрочку, предусмотренное ст. 34 и, в подлежащих случаях, — предусмотренное § 3 ст. 35.

§ 4. — Если найденное багажное место не будет востребовано в течение предусмотренного выше § 3 тридцати дневного срока или если это багажное место будет

обнаружено позже чем через год по его востребовании, то железная дорога поступает с ним согласно законов и правил своей страны.

Статья 33.

Размер вознаграждения при повреждении багажа.

В случае повреждения багажа, железная дорога должна уплатить стоимость этого повреждения без уплаты других убытков, за исключением случаев, предвиденных ст. 35 и 36.

Однако, вознаграждение не должно превышать :

а) если вся отправка от повреждения обесценена, — суммы, которая причиталась бы за полную утрату этой отправки ;

б) если вследствие повреждения обесценена только часть багажа — суммы которая причиталась бы за полную утрату этой обесцененной части.

Статья 34.

Размеры вознаграждения за несвоевременную выдачу багажа.

§ 1. — В случае несвоевременной выдачи багажа, если пассажир не докажет, что этим причинен ему ущерб, железная дорога обязана уплатить вознаграждение в размере 10 сантимов за каждый килограмм веса брутто, за каждые 24 часа, считая со времени поступления требования о выдаче, но не более, как за 14 суток.

§ 2. — Если пассажир докажет, что несвоевременной выдачей багажа ему причинен убыток, то за эти убытки уплачивается вознаграждение, размеры которого не могут, однако, превосходить 4-х кратного вознаграждения, предусмотренного в § 1 настоящей статьи.

§ 3. — В случае уплаты вознаграждения за полную утрату багажа, вознаграждение предусмотренное §§ 1 и 2 настоящей статьи, не причитается. При частичной утрате багажа, такое вознаграждение, если просрочка имела место, подлежит уплате за утраченную часть багажа.

При повреждении багажа вознаграждение за просрочку, если таковая имело место, прибавляется к вознаграждению, предусмотренному в ст. 33.

Статья 35.

Суммы вознаграждения за неисправную доставку багажа.

§ 1. — По всякой отправке багажа может быть объявлена сумма вознаграждения за неисправную доставку багажа, путем надписи на багажной квитанции.

Если в тарифе не встречается противоречий, размер суммы вознаграждения за неисправную доставку должен быть указан в валюте страны отправления.

§ 2. — За объявление суммы вознаграждения взимается дополнительный сбор в размере 0,025% с объявленной суммы с каждых начатых 10 километров протяжения.

Тарифами означенная ставка может быть уменьшена и может быть установлена минимальная ставка.

§ 3. — Если при отправлении багажа объявлена сумма вознаграждения, то, в случаях нарушения сроков доставки, может быть предъявлено требование :

- а) если не будет доказано, что убыток произошел от неисправной доставки, в пределах размеров объявленной суммы, уплачивается возмещение в 0,20 франк. за каждый килограмм веса брутто за каждые 24 часа, считая с момента предъявления требования о выдаче, но не более чем за 14 дней ;
- б) если будет доказано, что убыток произошел от неисправной доставки, то вознаграждение может достигать объявленной суммы.

Если размер объявленной суммы вознаграждения ниже размеров вознаграждений предусмотренных ст. 34, то последние могут быть потребованы вместо уплат, предусмотренных в пунктах (а) и (б).

§ 4. — Если будет доказано, что убыток произошел вследствие полной или частичной утраты багажа, по которому была объявлена сумма вознаграждения, то независимо от размеров вознаграждения, предусмотренного ст. 31 и 33, может быть потребовано дополнительное вознаграждение до размеров заявленной суммы.

Статья 36.

Размер вознаграждения в случаях злого умысла или явного упущения со стороны железной дороги.

В случаях, когда полная или частичная утрата или повреждение, или неисправная доставка багажа возникла вследствие злого умысла или явного упущения со стороны железной дороги, пассажиру должны быть полностью возмещены доказанные им убытки, вплоть до двойных размеров высших предельных ставок, предусмотренных ст. 31, 33, 34 и 35.

Статья 37.

Проценты на сумму вознаграждения.

Пассажир, имеющий право на вознаграждение, может требовать проценты в размере шести годовых со всей суммы, определенного ему вознаграждения по одной багажной квитанции, если размер вознаграждения превышает 10 франков.

Эти проценты начисляются по претензиям со дня, указанного в ст. 40, а если предварительной претензии заявлено не было, со дня возбуждения судебного иска.

Статья 38.

Возврат уплаченного вознаграждения.

Недолжно полученное вознаграждение подлежит возвращению.

Сверх того, в случае введения в обман, железная дорога имеет право требовать еще и уплаты ей суммы, равной той, какую она сама недолжно уплатила, независимо от уголовного воздействия.

Статья 39.

Ответственность железной дороги за действия своих агентов.

Железная дорога ответственна за своих служащих и за других лиц, коим она поручает выполнение принятой ею на себя перевозки.

Однако, если по просьбе пассажира агенты железной дороги оказывают другие услуги, не входящие в круг обязанностей железной дороги, то таковые агенты рассматриваются как лица, действующие в интересах тех лиц, коим они оказывают эти услуги.

ГЛАВА II.

ПРЕТЕНЗИИ, СУДЕБНЫЕ ИСКИ, СУДОПРОИЗВОДСТВА И ПОРЯДОК ПРЕДЪЯВЛЕНИЯ ИСКОВ, ВОЗНИКАЮЩИХ ИЗ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ.

Статья 40.

Претензии.

§ 1. — Претензии, основанные на договоре перевозки, должны быть предъявлены письменно к железной дороге, указанной в ст. 42.

§ 2. — Право предъявления претензии принадлежит тем лицам, которые имеют право судебного иска к железной дороге согласно ст. 41.

§ 3. — Билеты, багажные квитанции и другие документы, которые лицо, имеющее право на вознаграждение, считает необходимым приложить к заявляемой претензии, должны быть приложены в подлинниках или в копиях, надлежаще засвидетельствованных, если того потребует железная дорога.

Для ликвидации рассматриваемой претензии, железная дорога вправе потребовать представления подлинных билетов и багажных квитанций.

Статья 41.

Лица, коим принадлежит право иска к железным дорогам.

Иски к железным дорогам, вытекающие из договора перевозки, могут быть предъявлены лишь тем лицом, которое предъявит соответственно билет или багажную квитанцию, или лицом, которое удостоверит, при отсутствии этих документов свои права на иск.

Статья 42.

Железные дороги, к которым могут быть предъявлены исковые требования. Подсудность.

§ 1. — Исковое требование о возврате уплаченных по договору перевозки сумм, может быть предъявлено только к той железной дороге, которой эти суммы были уплачены.

§ 2. — Прочие возникающие из договора перевозки иски могут быть предъявлены только к дороге отправления, к дороге назначения или к той дороге, по вине которой предъявляется иск.

В том случае, когда багаж на дорогу назначения не прибыл, иск тем не менее может быть предъявлен к этой последней.

Истец имеет право выбора между означенными железными дорогами ; после предъявления иска это право выбора утрачивается.

§ 3. — Иск может быть предъявлен только в надлежащем суде страны, которой подведомственна дорога-ответчица, если в соглашениях между странами или в концессионных договорах не имеется иных указаний.

Если какое либо предприятие эксплуатирует самостоятельные железнодорожные сети в разных странах, то каждая такая сеть рассматривается как самостоятельная железная дорога согласно со смыслом постановления сего параграфа.

§ 4. — Иск может быть предъявлен и к иной железной дороге, кроме перечисленных в §§ 1 и 2, если он является встречным искомым требованием или возражением по основному требованию, вытекающему из того же договора перевозки, рассматриваемому в соответствующей инстанции.

§ 5. — Указания настоящего параграфа не применяются к обратным требованиям железных дорог друг к другу, каковые взаимоотношения определяются главой III настоящего раздела.

Статья 43.

Определение частичной утраты или повреждения багажа.

§ 1. — Если железная дорога обнаружила или имела основание предположить или, если то утверждает пассажир, что багаж частично утрачен или поврежден, то железная дорога обязана без замедления и, если возможно, в присутствии пассажира, составить акт с определением состояния и веса багажа и, насколько возможно, размера убытка, причины и времени его возникновения.

Копия этого акта должна быть вручена пассажиру, буде он о том заявит.

§ 2. — Если пассажир не согласится с содержанием акта, то он вправе требовать определение судебным порядком состояния и веса багажа, равно как и причин и размеров убытка согласно законам и правилам страны, где багаж выдан.

§ 3. — В случае утери багажного места, пассажир должен, чтобы облегчить розыск его железной дороге, дать возможно точное описание утерянных багажных мест.

Статья 44.

Прекращение права на иск к железной дороге, возникший из договора перевозки багажа.

§ 1. — С принятием багажа получателем всякие требования к железной дороге по данному договору перевозки погашаются.

§ 2. — Право на иск, однако, не погашается :

1) если пассажир представит доказательства, что убыток произошел от злого умысла или явного упущения со стороны железной дороги ;

2) по претензиям за просрочку, когда таковые претензии предъявлены к одной из ответственных согласно § 2 ст. 42 железных дорог в течение срока не превышающего 14 дней, не считая дня получения багажа ;

3) по претензиям за частичную утрату или порчу :

a) если утрата или порча была удостоверена пассажиром до принятия багажа, согласно ст. 43 ;

b) если это удостоверение, которое должно было последовать в порядке ст. 43, не было осуществлено по вине железной дороги ;

4) по претензии за такие незаметные снаружи недостатки, которые были обнаружены лишь после принятия багажа при условии :

a) если железная дорога не представила возможности пассажиру на станции назначения удостовериться в состоянии багажа ;

b) если требование об удостоверении состояния багажа в порядке ст. 43 было заявлено немедленно по обнаружении убытков и не позже трех дней после выдачи багажа ;

c) если пассажир докажет, что ущерб произошел в период времени между приемом багажа к перевозке и выдачей его ;

5) если иск имеет своим предметом возврат уплаченных сумм.

§ 3. — Пассажир вправе отказаться от получения багажа до тех пор, пока, согласно его требованию, не будет удостоверен указываемый им ущерб.

Оговорки, сделанные при принятии багажа, значения не имеют, если только железная дорога не изъявила на них согласия.

§ 4. — Если при выдаче багажа не достаёт части багажных мест, указанных в багажной квитанции, пассажир имеет право требовать до получения остальных мест, чтобы железная дорога выдала ему соответственное удостоверение.

§ 5. — Ответственность за полную утерю прекращается, если по прошествии шести месяцев после прихода поезда, с которым багаж перевозился, таковой на станции назначения не востребован. Однако, если багаж найдется и на нем имеются указания, могущие установить адрес собственника, то, независимо от срока, железная дорога обязана известить об этом пассажира.

Статья 45.

Исковая давность по договору перевозки.

§ 1. — Право на иск по договору перевозки погашается годовою давностью, если вознаграждение не было уже прежде определено признанием, полюбовной сделкой или судебным решением.

Однако, по искам об убытках, возникших вследствие злого умысла или явного упущения, и по искам, возникшим вследствие злоупотребления, упоминаемого в ст. 33 устанавливается трехгодичная давность.

§ 2. — Начало течения срока давности исчисляется :

a) для требований о вознаграждении за частичную утрату, повреждение или просрочку в доставке — со дня выдачи багажа ;

b) для требований о вознаграждении за полную утрату — со дня когда багаж должен был быть выдан ;

c) для требований об уплате или возврате платежей, дополнительных сборов или добавочных плат или для требований об исправлении тарифных расчетов вследствие неправильного применения тарифов или ошибки в подсчете — со дня уплаты тарифов, дополнительных сборов или добавочных плат, или, если платеж учинен не был — со дня, когда должна была быть учинена уплата ;

d) для требований, заявленных таможней, о дополнительных платежах — со дня предъявления таможней этого требования ;

e) для других, относящихся к перевозке пассажиров, требований — со дня истечения срока годности билета.

День, обозначенный в качестве исходного момента исчисления давностного срока, в этот последний не включается.

§ 3. — Предъявление предварительной претензии железной дороге, согласно ст. 40, приостанавливает течение давностного срока. Течение этого давностного срока возобновляется с того дня, когда железная дорога письменно отклонила претензию и возвратила приложенные к заявлению о претензиях документы. Представление доказательств о заявленной претензии или об ответе, а также о возвращении документов возлагается на сторону, ссылающуюся на эти обстоятельства.

Позднейшие требования не прерывают течения давностного срока.

§ 4. — При сохранении действия приведенных выше постановлений, приостановка и перерыв течения давностного срока регулируются законами и правилами той страны, где иск предъявлен.

Статья 46.

Недопустимость предъявления исков по требованиям прекращенным или погашенным давностью.

Требования, прекращенные или погашенные давностью, в силу постановления § 10 ст. 26 и ст. ст. 44 и 45, не могут быть предъявляемы вновь ни в виде встречных исков, ни в виде возражений.

ГЛАВА III.

ПРАВИЛА РАСЧЕТОВ. ВЗАИМНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ МЕЖДУ СОВОЮ.

Статья 47.

Правила расчетов между железными дорогами.

Каждая железная дорога должна уплатить другим заинтересованным дорогам причитающуюся им часть суммы за перевозку, которую она взыскала, или должна была взыскать.

Статья 48.

Обратные требования при возмещении полной или частичной утраты или повреждения багажа.

§ 1. — Железная дорога, уплатившая в силу постановлений настоящего Положения вознаграждение за полную или частичную утрату или повреждение багажа, имеет право обратного требования (регресса) к другим участвовавшим в перевозке железным дорогам, на следующих основаниях :

a) если ответственность падает исключительно на ту железную дорогу, по вине которой произошел ущерб ;

b) если ущерб произошел по вине нескольких железных дорог, то каждая из них ответственна за вред ею причиненный. Если разграничение ответственности окажется по обстоятельствам дела невозможным, то вознаграждение распределяется между виновными железными дорогами на основаниях, изложенных в п. c) ;

с) если не может быть доказано, что ущерб произошел по вине одной или нескольких железных дорог, то ответственность распределяется между всеми участвовавшими в перевозке дорогами, за исключением тех железных дорог, которые докажут, что ущерб причинен был не на их линиях. Распределение производится пропорционально тарифным расстояниям пути следования багажа

§ 2. — В случае несостоятельности одной из дорог, падающая на нее и ею неуплоченная доля распределяется между остальными участвовавшими в перевозке дорогами пропорционально тарифным расстояниям пути следования багажа.

Статья 49.

Обратные требования по вознаграждению за просрочку в доставке.

Изложенные в ст. 46 правила применяются также и к случаям уплаты вознаграждения за просрочку в доставке багажа. Если просрочка произошла вследствие доказанной неисправности нескольких железных дорог, то вознаграждение распределяется между этими железными дорогами пропорционально длительности просрочки, допущенной на каждой из дорог.

Статья 50.

Порядок обратных требований.

§ 1. — Железная дорога, к которой предъявлено предусмотренное выше ст. ст. 48 и 49 обратное требование, не вправе оспаривать правильность уплаты произведенной дорогой, предъявляющей обратное требование, если вознаграждение было определено судебным порядком и если она была надлежаще уведомлена о судебном вызове и имела возможность вступить в дело. Суд, рассматривающий главный иск, сообразно с обстоятельствами дела устанавливает сроки, необходимые для уведомления и вступления в дело.

§ 2. — Железная дорога, желающая воспользоваться правом обратного требования, обязана предъявить свой иск одновременно в одном и том же суде ко всем участвовавшим в перевозке железным дорогам, с которыми она не заключила полюбовной сделки, под страхом потери права обратного требования к железным дорогам, к коим иск ею предъявлен не был.

§ 3. — Суд постановляет по таким искам одно общее решение.

§ 4. — Железные дороги, коим иск предъявлен, не имеют права дальнейшего обратного требования.

§ 5. — Не дозволяется соединять производство по обратному требованию с производством по основному иску о вознаграждении.

Статья 51.

Подсудность обратных требований.

§ 1. — Иски по обратному требованию подлежат ведению исключительно того судебного установления, в районе которого находится местопребывание железной дороги, к которой предъявлено обратное требование.

§ 2. — Если иск подлежит предъявлению к нескольким железным дорогам, то дорога-истец вправе избрать между надлежащими судебными установлениями, на основании предыдущего параграфа, любое из них, которому иск подсуден.

Статья 52.

Особые соглашения по обратным требованиям.

За железными дорогами сохраняется право входить между собою либо заранее, либо в каждом отдельном случае, в особые между собою соглашения относительно обратных требований.

РАЗДЕЛ IV.

РАЗНЫЕ РАСПОРЯЖЕНИЯ.

Статья 53.

Применение внутренних законов.

При отсутствии указаний в настоящем Положении, применяются внутренние законы и правила, существующие в каждой из стран в отношении перевозок.

Статья 54.

Общие правила по судопроизводству.

Все иски, возникшие по перевозкам на основании настоящего Положения, подчиняются правилам судопроизводства, соответственных судебных установлений, поскольку настоящим Положением не предусмотрен иной порядок.

Статья 55.

Исполнение судебных решений, аресты на имущество и залоги.

§ 1. — Судебные решения, постановленные на основании правил настоящего Положения подлежащим судебным установлением в порядке состязательного судопроизводства или заочно, по вступлении в законную силу на основании правил, применяемых этими подлежащими судебными установлениями, исполняются каждым из договаривающихся государств немедленно по исполнении формальностей, установленных в государстве, где решение приводится в исполнение. Проверка существа дела не допускается. Правило это не применяется к решениям, которые подлежат лишь предварительному исполнению, а также и к тем, которыми присуждается с истца, вследствие отказа ему в иске, вознаграждение за убытки и, сверх того, судебные издержки.

§ 2. — Суммы, причитающиеся в связи с международной перевозкой одной железной дороге от железной дороги другого государства, могут быть подвергнуты аресту лишь на основании решения суда того государства, которому принадлежит дорога, в пользу которой эти суммы причитаются.

§ 3. — Подвижной состав железной дороги, равно как и движимое имущество всякого рода, ей принадлежащее и относящееся к подвижному составу, не может подлежать аресту вне территории страны собственности дороги иначе, как по судебному решению той страны, которой подведомственна данная дорога.

§ 4. — Обеспечения уплаты судебных издержек по судебным искам, вытекающим из международного договора перевозки, требованию не подлежат.

Статья 56.

Платежная единица. Обменный курс и прием иностранной валюты.

§ 1. — Суммы, обозначенные в франках в настоящем Положении или Приложениях к нему, подразумеваются в золотых франках, относящихся к золотому доллару Сев.-Амер. Соед. Штатов, как 1 : 5,18.

§ 2. — Железная дорога обязана оповещать путем выставления у касс объявлений или другим принятым порядком о курсе, по которому она производит расчеты, по всем платежам, выраженным в иностранной валюте, с переводом на валюту данной страны (расчетный курс).

§ 3. — Равным образом, железная дорога, принимающая платежи в иностранной валюте, обязана объявлять курс, по которому она эту валюту принимает (курс приема).

Рига, двадцать девятого октября тысяча девятьсот двадцать пятого года.

Подписи: А. ЧЕРНЫХ.

JUL. SELJAMA.

H. SELMIŅŠ.

J. PAULUŠS.

ПРИЛОЖЕНИЕ I (к ст. 20).

ОБРАЗЕЦ БАГАЖНОЙ КВИТАНЦИИ.

Образец состоит из 3 листов расположенных так, чтобы их можно было заполнять с прокладкою копировальной бумаги, и содержащих следующий текст.

Лист 1.

№.....		Международная перевозка багажа.				
(Название Управления железной дороги.)						
КОРЕШОК БАГАЖНОЙ КВИТАНЦИИ						
от.....		до.....				
через						
110 м/м	Число	Количество проездных билетов	Количество багажных мест	Действительный вес	Стоимость перевозки багажа.	
	19... г.				Ставка провозной платы за каждые 10 килограмм веса	{ Без скидки бесплатного веса багажа за.....кгг Со скидкой бесплатного веса багажа за.....кгг
Поезд №						
					*)	
Заявленное вознаграждение за неисправную доставку багажа						
Дополнительные сборы						
Всего взыскано						
150 м/м						

Лист 2.

№.....		Международная перевозка багажа.				
(Название Управления железной дороги.)						
БАГАЖНАЯ ДОРОЖНАЯ ВЕДОМОСТЬ						
от.....		до.....				
через						
110 м/м	Число	Количество проездных билетов	Количество багажных мест	Действительный вес	Стоимость перевозки багажа.	
	19... г.				Ставка провозной платы за каждые 10 килограмм веса	{ Без скидки бесплатного веса багажа за.....кгг Со скидкой бесплатного веса багажа за.....кгг
Поезд №						
					*)	
Заявленное вознаграждение за неисправную доставку багажа						
Дополнительные сборы						
Всего взыскано						

Лист 3 (лицевая сторона).

№.....	МЕЖДУНАРОДНАЯ ПЕРЕВОЗКА БАГАЖА.				
(Название Управления железной дороги).					
БАГАЖНАЯ КВИТАНЦИЯ					
от.....		до.....			
через.....					
Число 19....г.	Количество проездных билетов	Количество багажных мест	Действи- тельный вес	Стоимость перевозки багажа	
			Ставка провозной платы за каждые 10 килограмм веса	{ Без скидки бесплатного веса багажа за.....кгг	
				{ Со скидкой бесплатного веса багажа за.....кгг	
Поезд №				*)	
Заявленное вознаграждение за неисправную доставку багажа					
Дополнительные сборы					
Всего взыскано					

*) Железные дороги заполняют эту рубрику по мере надобности.

Лист 3 (оборотная сторона).

Перевозка совершается на основании условий Положения о перевозке пассажиров и багажа, а также применяемых к настоящей перевозке тарифов.

Пассажир обязан присутствовать при совершении формальностей, требуемых таможенными, акцизными, налоговыми, полицейскими и другими административными властями, за исключением тех случаев, когда это допущено соответствующими властями.

Обозначенный на лицевой стороне багаж выдается взамен настоящей багажной квитанции.

ПОЛОЖЕНИЕ

О ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ В ПРЯМОМ СООБЩЕНИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ С. С. С. Р., Латвии и Эстонии.

РАЗДЕЛ I.

ПРЕДМЕТ И ОБЪЕМ ДЕЙСТВИЯ Положения.

Статья 1.

Железные дороги и перевозки, на которые распространяется настоящее Положение.

§ 1. — Настоящее Положение применяется ко всем перевозкам грузов, предъявленным к перевозке при накладных прямого сообщения для следования по территории по крайней мере двух из договаривающихся сторон.

§ 2. — Настоящее Положение не применяется :

1. К отправкам, станции отправления и назначения коих находятся в одной и той же стране и которые проходят территорию другой страны только транзитом :

a) если транзитный участок эксплуатируется дорогой страны отправления ;

b) если транзитная линия не эксплуатируется дорогой страны отправления, но заинтересованные дороги заключили особое соглашение, по которому эти отправки не должны рассматриваться как международные.

2. К отправкам между станциями двух соседних стран, если перевозка выполняется на всем протяжении дорогами одной из этих стран, при условии, однако, если отправитель, составляя соответственно накладную, желает применения внутренних правил, обязательных для этих дорог, и если к этому со стороны другой участвующей в перевозке страны препятствий не встречается.

Статья 2.

Участие в перевозке других, кроме железных дорог, предприятий.

§ 1. — Кроме железных дорог, могут быть включены в прямое сообщение, под ответственностью одной из договаривающихся стран, регулярно действующие автомобильные и судоходные линии, являющиеся продолжением железнодорожного сообщения по выполнению международных перевозок.

§ 2. — На владеющие этими сообщениями предприятия распространяются все права и обязанности, которые по настоящему Положению предвидены для железных дорог, за исключением тех отклонений, которые зависят от способа выполнения перевозки. Эти отклонения, однако, не могут противоречить правилам ответственности, установленным настоящим Положением.

§ 3. — Всякая страна, которая пожелает включить в прямое сообщение указанные в § 1 линии, должна озаботиться, чтобы означенные в § 2 отклонения были опубликованы тем же порядком как и тарифы.

Статья 3.

Предметы, недопускаемые к перевозке.

К перевозке, совершаемой на основании настоящего Положения, при соблюдении предусмотренных § 2 ст. 4 указаний, не допускаются :

1. те предметы, которые составляют монополию почтового ведомства хотя бы одной из участвующих в перевозке стран ;
2. те предметы, которые по своему объему, весу или свойствам не могут быть перевозимы, в силу условий подвижного состава или иных устройств хотя бы одной из железных дорог, участвующих в данной перевозке ;
3. те предметы, перевозка коих запрещена по законам или в интересах общественного порядка, хотя бы в пределах одной из участвующих в данной перевозке стран ;
4. за исключением условно допускаемых к перевозке предметов.

A. Взрывоопасные предметы, как-то :

- a) взрывные снаряды и огнестрельные припасы,
- b) боевые припасы,
- c) зажигательные вещества и фейерверки,
- d) сгущенные, разжиженные или под давлением растворенные газы,
- e) вещества, которые при соприкосновении с водой образуют зажигающие или поддерживающие горение газы.

Вещества, которые не служат целям стрельбы и взрыва, не считаются по настоящему Положению взрывоопасными веществами, если соприкосновение их с огнем не вызовет взрыва и когда они при ударе и трении не более восприимчивы чем динитробензол.

B. Самовоспламеняющиеся вещества.

C. Вещества отвратительного вида и зловонные.

Статья 4.

Предметы, условно допускаемые к перевозке.

§ 1. — Нижеследующие предметы допускаются к перевозке по международным накладным при следующих условиях :

1. перечисленные в приложении первом к настоящему Положению предметы при указанных там же условиях ;
2. перевозка покойников при соблюдении нижеследующих условий :
 - a) перевозка совершается большой скоростью при сопровождении специально для этой цели поставленного лица, если перевозка малой скоростью или без провожатого не допущена на всех участвующих в перевозке железных дорогах,
 - b) провозная плата должна быть внесена при отправлении,
 - c) перевозка подчиняется специальным законам и административным постановлениям каждого отдельного государства, если между участвующими государствами не существует на этот счет особого соглашения.

3. Подвижной состав железных дорог на своих осях допускается к перевозке как груз, под условием, что железная дорога докажет годность его к передвижению и засвидетельствует это надписью на нем же или особым удостоверением.

Паровозы, тендера и моторные вагоны должны сопровождаться кроме того сведующим агентом отправителя, специально для производства смазки их в пути.

4. Перевозка живности допускается при следующих условиях :

a) живность, за исключением мелких животных, сданных к перевозке в прочно запертых клетках, ящиках, корзинах и т. д., должны сопровождаться поставленным от отправителя провожатым. Сопровождение, однако, не обязательно в случаях, когда в прямых международных тарифах или соглашениях железных дорог предусмотрены исключения,

b) отправитель обязан подчиниться санитарно-административным предписаниям стран отправления, назначения и транзитных. Он должен приложить все необходимые для этой цели сопроводительные документы.

5. Предметы, нагрузка и перевозка коих по мнению дороги отправления вызывает, ввиду условий подвижного состава или других устройств одной или нескольких участвующих в данной перевозке железных дорог, особые затруднения, принимаются к перевозке при условиях, устанавливаемых для каждого отдельного случая.

§ 2. — Две или несколько из договаривающихся стран могут войти в особые между собою соглашения о допущении к перевозке на особых условиях между этими странами некоторых предметов, исключенных из перевозки согласно настоящего Положения, или о допущении к перевозке между этими странами перечисленных в приложении I-м предметов на облегченных условиях.

Железные дороги могут по соответствующим тарифным постановлениям допускать возке некоторые исключенные из перевозки предметы или же применить к перевозке менее строгие условия к предметам, условно допущенным к перевозке.

Статья 5.

Обязанность совершения перевозок для железных дорог.

§ 1. — Каждая подчиненная настоящему Положению железная дорога обязана выполнять перевозку всех допущенных к перевозке по этому Положению грузов, на предусмотренных в таковом условиях, если :

a) отправитель подчиняется постановлениям этого Положения,

b) перевозка возможна при обыкновенных перевозочных средствах,

c) выполнению перевозки не препятствуют обстоятельства, которых дорога не в состоянии избежать или устранение которых не зависит от железной дороги.

§ 2. — Железная дорога не обязана принимать к перевозке предметы, нагрузка, перегрузка или выгрузка которых потребует применения специальных приспособлений, если станции, где таковые операции должны быть произведены, не снабжены этими приспособлениями.

§ 3. — Железная дорога не обязана принимать грузы к перевозке, коль скоро отправка их не может последовать немедленно; местные обязательные для станции отправления постановления определяют случаи, когда станция обязана принимать грузы предварительно на хранение на складе, если отправка их не может последовать немедленно.

§ 4. — Отправка грузов производится в том порядке, в каком они были приняты к перевозке, за исключением случаев, предвиденных в следующих параграфах.

§ 5. — Если общественные интересы или нужды эксплуатации потребуют, то подлежащее учреждение может распорядиться:

- a) прекратить движение совсем или частично,
- b) прекратить прием некоторых грузов или же допустить прием их при известных условиях,
- c) установить для перевозки некоторых грузов преимущественную очередь.

Эти меры должны быть опубликованы.

Каждая железная дорога может отказать в приеме груза, перевозка коего, — ввиду указанного рода ограничения, — не может быть совершена.

§ 6. — Всякое нарушение установленных этою статьею правил может дать право искать вознаграждения за причиненный через это ущерб.

РАЗДЕЛ II.

ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ.

ГЛАВА I.

ФОРМЫ И УСЛОВИЯ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ.

Статья 6.

Содержание и форма накладной.

§ 1. — Для каждой международной отправки, производимой на основании настоящего Положения, отправитель должен представить накладную согласно формы, установленной в приложении № 2 к настоящему Положению.

Бланки накладных должны быть напечатаны на прочной белой писчей бумаге; они имеют для большой скорости на лицевой и обратной стороне у верхнего и нижнего краев красные полосы шириною не менее 1 сантиметра.

§ 2. — Международные тарифы или соглашения между железными дорогами устанавливаются, на каком языке должны быть напечатаны бланки накладных.

При отсутствии указаний в тарифе или соглашениях, бланки должны быть напечатаны на одном из официальных языков страны отправления; они должны кроме того иметь французский или немецкий или итальянский тексты и могут содержать переводы на другие желательные языки. Подлежащая заполнению отправителем часть накладной должна всегда заполняться на одном из официальных языков страны

отправления. Международные тарифы или особые соглашения между железными дорогами устанавливают, какие переводы должны быть сделаны. При отсутствии таких соглашений отправитель обязан прилагать или французский или немецкий или итальянский переводы.

§ 3. — Те части накладной, которые обведены жирными чертами, заполняются железною дорогою, остальные же части отправителем. Отправитель должен прочеркивать те графы, которые он составляет незаполненными.

§ 4. — Предъявление белого бланка или бланка с красными полосами указывает, малой или большой скоростью должен быть отправлен груз. Требование отправки груза на часть пути следования большой скоростью и часть малой — не допускается, если между заинтересованными дорогами не имеется на то особого соглашения.

§ 5. — Накладные с переправками и подчистками не принимаются. Зачеркивания допускаются, если отправитель удостоверяет их своею подписью и если он отмечает прописью исправление чисел, когда это касается числа или веса мест.

§ 6. — Данные, вносимые в накладную, должны быть написаны или напечатаны нестирающимся шрифтом.

Накладная должна содержать следующие данные :

- a) место и время составления накладной,
- b) обозначение дороги отправления,
- c) обозначение дороги и станции назначения со всеми подробными данными, необходимыми в целях предотвращения возможности смешения различных станций одной и той же местности или местностей, носящих одно и то же или сходственные наименования,
- d) наименование и местожительство получателя. Получателем может быть указано только одно лицо, фирма или юридическое лицо. Указание получателем станции назначения или ее начальника разрешается только в случаях, когда применяемый тариф это определено допускает.

Адреса, не заключающие наименования получателя, как-то : « в распоряжение . . . » или « предъявителю дубликата » не допускаются,

- e) указание наименования груза, его веса или заменяющие указания веса сведения, согласно правилам перевозки дороги отправления ; кроме того для груза отправляемого отдельными местами, число мест, род упаковки, знаки (марки) и номера мест, а при грузах, нагрузка коих должна производиться отправителем, род, № и знаки вагона дороги собственности.

Грузы должны быть наименованы :

приведенные в приложении I-м грузы — по указанным там же наименованиям, приведенные в классификации и тарифах грузы — по указанным там же наименованиям,

остальные грузы — по общепринятым в торговле поименованиям.

Если в накладной недостаточно места, предназначенного для обозначения груза, то обозначение предметов может быть сделано на тщательно прикрепленных к накладной листах, подписанных отправителем,

- f) подробное обозначение сопровождающих груз документов, требуемых как таможенными, акцизными, налоговыми, полицейскими и другими административными властями, приложенных к накладной или обозначенных сданными на определенной станции,

g) имя и фирму отправителя, удостоверенную его подписью, также указание его адреса, дополненного по его усмотрению телеграфным или телефонным адресом.

Подпись отправителя может быть напечатана или наложена штемпелем, если это допускают законы и правила, обязательные для станции отправления. Отправителем в накладной может быть только одно лицо, юридическое лицо или фирма.

Накладная кроме того может содержать еще следующие данные :

h) указание « до востребования на станции » или « доставить по адресу », если последний способ доставки установлен на станции назначения (ст. 16 § 2). Взрывчатые, огнеопасные и легковоспламеняющиеся вещества не могут быть адресованы на ст. до востребования,

i) требование применения на основании § 10 ст. 11 и ст. 34 определенных тарифов, специальных или исключительных,

k) заявленную, согласно ст. 35, сумму вознаграждения за неисправную доставку груза,

l) указание платежей, которые отправитель принимает на себя согласно ст. 17,

m) размер наложенного на груз платежа и издержек, произведенных на основании ст. 19 железною дорогою,

n) указание пути следования, с обозначением станций, на которых имеют быть исполнены таможенные обрядности, равно как и осмотры акцизных, полицейских и других административных властей,

o) обозначение уполномоченного, согласно ст. 15.

§ 7. — Иные заявления могут быть внесены в накладную только тогда, когда они предписаны законами и правилами одной из стран и не противоречат настоящему Положению.

Воспрещается заменить накладную другими документами или прилагать к ней другие документы, кроме допущенных настоящим Положением.

Кроме того, если законы и правила, обязательные для станций отправления, это предписывают, отправитель обязан кроме накладной составить документ, который предназначен оставаться на железной дороге и служить ей доказательством договора перевозки.

§ 8. — Включение нескольких предметов в одну накладную не допускается, если предметы эти по своему свойству не могут быть совместно погружены без ущерба и без нарушения таможенных, акцизных, полицейских и других административных правил.

§ 9. — Те грузы, нагрузка и выгрузка которых производится отправителем или получателем, должны сопровождаться особыми накладными, не заключающими в себе ни одного груза, нагрузка и выгрузка коих производится железною дорогою. Равным образом должны быть составлены особые накладные для предметов, указанных в ст. 4.

§ 10. — Одна накладная не может обнимать больше чем нагрузку только одного вагона, за исключением нераздельных предметов, требующих для своей перевозки более одного вагона. Это правило, однако, не имеет силы, если особые предписания для определенного сообщения или тарифы допускают сдачу нескольких вагонов по одной и той же накладной на весь путь следования.

§ 11. — Отправитель имеет право включать на нижней части обратной стороны накладной следующие заметки, которые, однако, служат сведениями только для

получателя и от которых для железной дороги не возникает ни обязательств, ни ответственности :

- « отправка NN »,
- « по приказу NN »,
- « в распоряжение NN »,
- « для переправки NN »,
- « застраховано у NN »,
- « для корабля NN »,
- « из корабля NN »,
- « для вывоза в NN ».

Каждая из этих отметок должна относиться только ко всей отправке.

Статья 7.

Ответственность за внесенные в накладную данные. Дополнительные сборы. Мероприятия при наличии перегруза.

§ 1. — Отправитель отвечает за верность помещенных в накладной сведений и заявлений, он несет все последствия их неправильности, неточности, неполноты и невнесения их в надлежаще предусмотренное место.

§ 2. — Железная дорога имеет всегда право проверять, соответствует ли содержимое грузовых мест показаниям накладной. Отправитель или получатель должны быть соответственно приглашены для присутствования при проверке, если последнее имеет место на станции отправления или на станции назначения. Если приглашенное лицо не явится или если проверка имеет место в пути, то насколько законы или правила страны, в которой производится проверка, другого порядка не предписывают, должны быть приглашены два свидетеля не из железнодорожного персонала. Если отправка не отвечает приведенным в накладной данным, расходы, происшедшие и связанные с проверкой, налагаются на груз, если они не будут возмещены на месте проверки.

§ 3. — Законы и правила каждой страны определяют условия, при которых железная дорога имеет право или обязанность определять или проверять вес груза и число грузовых мест, а также установить действительную тару вагона.

§ 4. — При перевеске груженого вагона на вагонных весах, вес груза определяется путем вычитания из общего веса груженого вагона обозначенной на вагоне тары, если отдельная перевеска порожнего вагона не дала другого веса тары.

§ 5. — Неправильное, неточное или неполное указание или заявление в накладной, если таковые как последствия вызовут либо принятие к перевозке предметов, к перевозке не допускаемых согласно пункта 4-го ст. 3, либо применение пониженного тарифа или затруднение в правильном применении тарифа, точно также несоблюдение предписанных приложением I мер предосторожности, равно и обнаружение перегруза вагона, нагруженного самим отправителем, налагает обязанность уплатить добавочную плату независимо от дополнительной уплаты разницы в платежах по перевозке и независимо от вознаграждения за происшедшие убытки, если таковые имели место, и независимо от уголовного взыскания.

Добавочная плата определяется следующим образом :

- a) при неправильном, неточном или неполном обозначении не допущенных к перевозке согласно п. 4 ст. 3 или приведенных в приложении 1-м предметов,

а также при несоблюдении предписанных в этом приложении мер предосторожности, добавочная плата определяется :

для предметов, недопущенных к перевозке, согласно			
п. 4 ст. 3		—	15 франков,
для предметов, приведенных в приложении 1-м	} класса I группа	1 a	— 15 »
		» I » 1 b 1 c, 1 d	— 10 »
		» I » 1 e, кл. II и III	— 5 »
		» IV, V и VI	— 1 »

за килограмм веса брутто каждого отправляемого места.

Если правила внутреннего сообщения той железной дороги, на которой обнаружилась неправильность, предусматривают более низкие добавочные платы, то применяются последние ;

b) при неправильном, неточном или неполном обозначении отправки, содержащей предметы, кроме предвиденных в п. «а», добавочная плата взыскивается в двойном размере разницы между провозной платой, исчисленной при неправильных, неточных и неполных данных о грузе от станции отправления до станции назначения и провозною платою, подлежащею взысканию при правильных, точных и полных данных. Добавочная плата не может быть ниже одного франка даже если нет разницы в провозных платах.

Если правила внутреннего сообщения той железной дороги, на которой обнаружилась неисправность, предусматривают более низкие добавочные платы, то применяются последние ;

c) в случае указания веса меньше действительного веса груза, добавочная плата составит двойную разность между провозной платою за объявленный вес и платою за действительно оказавшийся вес, от станции отправления до станции назначения ;

d) в случае перегруза вагона, нагруженного отправителем, добавочная плата равняется 6-ти кратной провозной плате от станции отправления до станции назначения за вес, превышающий предельную норму нагрузки. Перегрузом считается, когда вес груза вагона превышает установленную следующим образом предельную норму нагрузки вагона ; если вагон имеет только одну надпись, указывающую вес допускаемой нагрузки, то таковой принимается за нормальный вес нагрузки ; предельным весом считается тогда этот нормальный вес, с прибавлением 5 %.

Если вагон имеет две надписи, то меньшее число указывает нормальную нагрузку, а большее — предельную нагрузку ;

e) если обнаружится в одном и том же вагоне неправильное указание веса, меньшего против действительного, а также перегруз, то добавочные платы взыскиваются отдельно в обоих случаях за оба нарушения.

§ 6. — Подлежащие согласно § 5 взысканию добавочные платы налагаются на перевозимый груз, несмотря на то, в каком месте были установлены факты, вызывающие взимание добавочных плат.

Если ценность груза не покрывает добавочных плат или если получатель отказывается от приема груза, то отправитель обязан возместить недоборы.

§ 7. — Добавочная плата не причитается :

a) в случае неточного указания веса, если на основании правил, действующих на станции отправления, взвешивание железною дороною обязательно ;

b) в случае неточного указания веса или перегруза вагона, если отправитель потребовал в накладной, чтобы взвешивание было произведено железною дорогою ;

c) в случае перегруза, происшедшего в пути от атмосферических влияний, если отправитель докажет, что при нагрузке вагона он исполнил правила, действующие на станции отправления ;

d) в случае последовавшего во время перевозки увеличения веса груза, не повлекшего за собою перегруза, если отправителем будет доказано, что это увеличение веса произошло от атмосферических влияний.

§ 8. — Если перегруз вагона обнаружен станцією отправления или одной из промежуточных станций, то излишний груз может быть отгружен из вагона даже если нет повода к начислению добавочной платы. В этом случае должен быть немедленно, через станцию отправления, извещен отправитель, для соответствующего распоряжения относительно отгруженного излишка.

Провозная плата за излишек груза за пройденное расстояние исчисляется по тарифу, применяемому к общей отправке, с начислением в подлежащих случаях предвиденной в § 5 настоящей статьи добавочной платы ; расходы по отгрузке исчисляются по тарифу дополнительных сборов дороги, производившей отгрузку.

Если отправитель распорядится о возвращении или о дальнейшем отправлении отгружа, то таковой рассматривается как отдельная отправка.

Статья 8.

Заключение договора перевозки. Дубликат накладной.

§ 1. — Договор перевозки считается заключенным с момента принятия станцією отправления груза с накладной к отправке.

Принятие груза к отправлению удостоверяется наложением на накладной штемпеля станции отправления, обозначающего день, месяц и год, когда сие последовало.

§ 2. — Наложение штемпеля должно последовать немедленно после окончательной сдачи всех грузов, отправляемых по данной накладной и по внесению отправителем принятых им на себя платежей. Отправитель может требовать, чтобы наложение штемпеля было произведено в его присутствии.

§ 3. — По наложении штемпеля накладная служит доказательством договора перевозки.

§ 4. — Однако, относительно грузов, нагрузку коих обязан производить отправитель согласно тарифам или особым с ним соглашением, насколько такие соглашения дозволены на станции отправления, заключающиеся в накладной сведения, относящиеся до веса и числа грузовых мест, могут служить лишь тогда доказательством против железной дороги, когда проверка веса и числа мест была произведена железною дорогою и удостоверена в накладной.

§ 5. — Железная дорога обязана удостоверить принятие груза и день приема его для отправления на дубликате накладной, который должен быть предъявлен дороге отправителем одновременно с накладной.

Этот дубликат не имеет силы ни накладной, сопровождающей груз, ни коносамента.

*Статья 9.**Основания для исчисления провозных плат. Тарифы и путь следования.*

§ 1. — Провозная плата и дополнительные сборы исчисляются согласно законно действующим и установленным порядком опубликованным тарифам. Эти тарифы должны содержать все потребные для исчисления провозной платы и дополнительных сборов сведения, а также в подлежащих случаях условия учинения курсовых расчетов по различным валютам.

§ 2. — Тарифы должны содержать указание, к какой скорости перевозки они относятся и все особые условия для разного рода перевозок. Если одна из дорог имеет для всех грузов или некоторых из них или для известных участков только один тариф для одного рода перевозки, то этот тариф применяется ко всем отправкам, несмотря на то, сопровождается ли она накладной малой или большой скорости; при этом предвиденные в § 4 ст. 6 и ст. 11 настоящего Положения сроки доставки действительны соответственно роду накладной.

Тарифы должны применяться ко всем одинаковым образом. Тарифные правила действительны постольку поскольку они не противоречат настоящему Положению; в противном случае они не действительны.

§ 3. а) Если отправитель в накладной указал путь следования, то провозная плата исчисляется по этому пути.

Указание станций, на которых должны быть произведены предписанные таможенными, акцизными, налоговыми, полицейскими и другими административными учреждениями обрядности, равносильно указанию пути следования.

б) Если отправитель указал в накладной только тарифы, которые должны быть применяемы, то железная дорога применяет эти тарифы, поскольку это указание достаточно для установления станций, между которыми должны применяться эти тарифы.

Железная дорога выбирает между путями следования, для которых эти тарифы действительны в день заключения договора о перевозке, путь, который по ее мнению кажется самым выгодным для отправителя.

с) Если отправитель указал в накладной уплату провозной платы до какой либо промежуточной станции согласно условий, предвиденных § 1 ст. 17, то железная дорога выбирает из направлений через указанную станцию то направление, которое по ее мнению является самым выгодным для отправителя. Плата за провоз исчисляется по тарифам выбранного железной дорогой пути следования.

д) Когда в случаях, указанных выше в пунктах «а» и «с», между станциями отправления и назначения, обозначенного согласно пункта «а» пути следования или между станцией отправления и указанной под пунктом «с» станцией, существует международный тариф, то применяется этот тариф, если во время приема груза к отправлению применению не препятствуют невыполнимые условия.

е) Если приведенные отправителем сведения недостаточны для установления всего пути следования или тарифов или если одно из этих данных противоречит другим, железная дорога избирает путь следования или тарифы, которые по ее мнению являются самыми выгодными для отправителя. Относительно станций, упомянутых в абзаце 2 пункта «а», железная дорога всегда руководствуется данными накладной и насколько возможно другими указаниями отправителя.

Если, однако, между станцией отправления и назначения существует международный тариф, то применяется последний, при условии, что устанавливаемый им путь

следования соответствует данным накладной, касающихся упомянутых в абзаце 2 пункта «а» станцией и что применению его не препятствуют другие невыполнимые условия.

f) При всех указанных выше случаях сроки доставки исчисляются на основании указанного отправителем или выбранного железною дорогою пути следования.

g) Если отправитель указал путь следования груза, то железная дорога, кроме упомянутых в § 5 ст. 5 и § 1 ст. 23 случаев, для совершения такой перевозки, вправе применить другое направление только при нижеследующих условиях :

1) чтобы платежи по перевозке и сроки доставки не превышали расходов и сроков при следовании по пути, указанному отправителем ;

2) чтобы предписанные таможенными, акцизными, налоговыми, полицейскими и другими административными учреждениями обрядности всегда имели место на станциях, указанных отправителем.

Отправитель должен быть извещен, если перевозка совершается по иному пути, чем им указан.

h) В случаях, указанных в пунктах «b», «c», и «e» (1-ый абзац) настоящего §, железная дорога ответственна за могущие произойти убытки из-за выбора пути следования или тарифов только при наличии злого умысла или явного упущения.

§ 4. — Сверх платежей и разных дополнительных сборов, предусмотренных тарифами, не могут быть взимаемы в пользу железных дорог никакие иные суммы, кроме израсходованных железными дорогами пошлин по вывозу и ввозу, не означенных в тарифе издержек за перевозку грузов с одной станции на другую и расходов на исправления внешней и внутренней упаковки товаров, необходимой для обеспечения их сохранности и иных подобных издержек. Эти издержки должны быть надлежащим образом удостоверены и отдельно обозначены в накладной, с приложением к оной оправдательных документов. Если возмещение этих издержек лежит на обязанности отправителя, оправдательные документы не выдаются получателю вместе с накладной, но высылаются отправителю вместе со счетом издержек согласно ст. 17.

Статья 10.

Запрещение частных соглашений.

Всякое частное соглашение, которое имело бы последствием предоставление одному или нескольким отправителям уменьшения провозной платы против тарифов, формально воспрещается и считается неимеющим законной силы. Разрешаются, однако, тарифные понижения, которые подлежащим порядком опубликованы и при одинаковых условиях доступных всем в равной степени, а также понижения, предоставленные для потребностей железнодорожной службы, общественных учреждений и благотворительных целей.

Статья 11.

Сроки доставки.

§ 1. — Сроки доставки не должны превышать нижеследующих предельных норм :

a) для грузов большой скорости :

- | | | |
|---|---|--------|
| 1) срок отправления груза | 1 | сутки, |
| 2) срок перевозки на каждые начатые 250 тарифных километров | 1 | « |

b) для грузов малой скорости :

- | | | |
|--|---|--------|
| 1) срок отправления груза | 2 | сутки, |
| 2) срок перевозки на каждые начатые 250 тарифные кило- | | |
| метры | 2 | » |

§ 2. — Если перевозка проходит по нескольким соединенным между собою железнодорожным линиям, то срок перевозки исчисляется для всего расстояния между станцией отправления и станцией назначения ; срок отправления груза входит в расчет только один раз, независимо от числа дорог следования.

§ 3. — Законы и правила каждой страны определяют, в какой мере подведомственные им железные дороги могут назначать дополнительные сроки доставки в нижеследующих случаях :

a) для отправок, которые пользуются :

- или морскими или внутренними водными путями посредством паромов или судов,
- или сухопутною дорогою без железных дорог,
- или устройствами, соединяющими две дороги одной и той же сети или разных,
- или железными дорогами второстепенного значения,
- или линией, отличной от нормальной колеи ;

b) для исключительных обстоятельств, имеющих последствиями :

- необыкновенное увеличение движения, или необычайные затруднения в движении.

Дополнительные сроки доставки должны быть всегда исчислены в целых сутках.

§ 4. — Дополнительные сроки доставки, обусловленные обстоятельствами, предвиденными в пункте « *a* » § 3, должны быть упомянуты в тарифах.

Предвиденные в пункте « *b* » § 3 дополнительные сроки должны быть объявлены, и до объявления они не действительны.

§ 5. — Срок доставки исчисляется начиная с полуночи по принятии груза согласно § 1 ст. 8.

§ 6. — Срок доставки считается соблюденным, если груз выдан до истечения срока получателю или лицу, которое по правилам дороги выдачи имеет право на получение груза или если оно извещено о прибытии груза. Законы и правила каждой страны определяют, каким образом удостоверяют вручение получателю письменного уведомления о прибытии груза. Для грузов, не подлежащих доставлению дорогою получателю на дом и о прибытии которых не обязана дорога письменно извещать получателя, срок доставки считается соблюденным, если до истечения его груз был предоставлен в распоряжение получателя на станции назначения.

§ 7. — Течение срока доставки приостанавливается на все время задержек для выполнения таможенных, акцизных, налоговых, полицейских и других административных обрядностей, а также на все время полного перерыва движения, временно препятствующего начатую или продолжению перевозки по железным дорогам, если такой перерыв не может быть поставлен в вину железной дороге.

Точно также приостанавливается течение срока доставки на время выполнения предвиденных в § 2 и 3 ст. 7 операций, а также на время возникшей задержки, которая произошла из-за позднейших распоряжений отправителя согласно ст. 21.

Кроме того срок доставки приостанавливается при перевозке живности на время :

- a) задержки их на станции для поения ;
- b) задержки из-за административных мероприятий ;
- c) ветеринарного осмотра.

§ 8. — Течение срока доставки приостанавливается для грузов малой скорости в воскресные и законом установленные праздничные дни. Течение срока доставки груза большой скорости начинается днем позже, если день следующий за приемом груза, приходится воскресенье или законом установленный праздник.

Равным образом если последний день срока доставки приходится на воскресенье или законом установленный праздник, то срок истекает лишь на следующий за ними день.

Эти правила, однако, не применяются к грузам большой скорости, если в стране отправления или назначения станции открыты по воскресеньям и праздничным дням для операций.

§ 9. — Если законы и правила какой либо страны устанавливают, что операции по большой скорости по воскресным и определенным законом установленным праздникам полностью или частично не производятся, сроки доставки соответственно удлиняются.

§ 10. — Если по законам или правилам какой либо страны допускаются специальные или исключительные пониженные тарифы с удлиненными сроками доставки, то железные дороги этой страны могут эти тарифы с удлиненными сроками доставки применять также к международному сообщению.

Статья 12.

Состояние груза. Упаковка.

§ 1. — Если железная дорога принимает к перевозке груз с явными следами повреждения, то она может потребовать, чтобы состояние груза было бы особо отмечено в накладной.

§ 2. — Отправитель обязан прочно упаковать груз, насколько свойство груза требует упаковки для предохранения от полной или частичной утраты и повреждения во время перевозки, а также во избежание учинения личного вреда или повреждения перевозочных средств или других грузов.

В остальном отношении упаковка должна соответствовать тарифным постановлениям и распоряжениям, действующим на дороге отправления.

§ 3. — Если отправитель не исполнил предписания § 2, то железная дорога имеет право или отказаться от приема груза или потребовать, чтобы отправитель удостоверил на накладной путем подробного описания отсутствие упаковки или ее недостаточность.

§ 4. — Отправитель отвечает за последствия удостоверенных таким путем в накладной отсутствия или недостатков упаковки, а равно и недостатков, незаметных снаружи. Все убытки, проистекающие от этих недостатков упаковки, падают на отправителя, который, в случае убытков для железной дороги, возмещает ей таковые. Отправитель отвечает также за видимые снаружи недостатки упаковки, которые в накладной не удостоверены, если наличие этих недостатков будет доказано железной дорогой.

§ 5. — Если отправитель обыкновенно отправляет с одной и той же станции однородные грузы, требующие упаковки, и если эти грузы сдаются им без упаковки

или же с одними и теми же недостатками упаковки, то ему предоставляется, в отступление от предусмотренных § 3 требований, подать на такую станцию вместо особых для каждой отправки заявлений общее заявление по образцу приложения 3 к настоящему Положению. В таком случае накладная должна содержать указания о подаче на станции отправления общего заявления.

§ 6. — За исключением отступлений, определенно предвиденных тарифами, отправитель обязан снабжать каждое грузовое место (неповагонной отправки) отчетливыми нестирающимися наружными знаками, которые не допускали бы ошибок, и должны быть вполне тождественны с указанными в накладной знаками. Кроме того отправитель обязан снабдить каждое грузовое место ярлыком, на котором нестирающимся шрифтом указана станция назначения. Равным образом должны быть обозначены наименование и адрес получателя, если это предусмотрено правилами дороги отправления, а именно : либо наружной надписью, либо помещением надписи внутри сложенного ярлыка, который может быть вскрываем только в случаях отсутствия накладной. Старые надписи или ярлыки должны быть отправителем зачеркнуты или удалены.

§ 7. — За исключением отступлений, определенно предвиденных тарифами, предметы легкоразбивающиеся (как-то : стеклянные изделия, фарфор, гончарные изделия), предметы легко рассыпающиеся в вагонах (как-то : орехи, плоды, фураж, камни) и грузы могущие загрязнить или повредить другие отправки (как-то : уголь, известь, зола, обыкновенные и красильные земли) могут быть перевозимы только повагонными отправками, разве только эти грузы так упакованы или увязаны, что они не могут разбиться, растеряться, загрязнить или же повредить другие отправки.

Статья 13.

Сопроводительные документы по выполнению таможенных, акцизных, налоговых, полицейских и других административных обязанностей. Таможенные пломбы.

§ 1. — Отправитель обязан приложить к накладной все долженствующие сопроводять груз документы, которые необходимы для исполнения, до сдачи груза получателю, таможенных, акцизных, налоговых, полицейских и других административных обязанностей. Эти документы могут относиться только к тем грузам, которые значатся только в данной накладной, если в административных и тарифных правилах не предусмотрен другой порядок.

Если такие документы не могут быть приложены к накладной, вследствие подачи их на одной из пограничных станций, накладная должна содержать в себе точные указания места, куда таковые сданы.

§ 2. — Железная дорога не обязана проверять верность и достаточность этих приложенных документов.

Отправитель ответственен пред железною дорогою за все убытки, могущие последовать вследствие отсутствия, недостаточности или неправильности этих документов, за исключением случаев виновности самой железной дороги.

Железная дорога ответственна в порядке постановления раздела III за последствия утери, упомянутых в накладной и приложенных к последней, согласно пункта f § 6 ст. 6, документов.

§ 3. — Отправитель обязан заботиться, согласно таможенным правилам, об упаковке и укрытии груза. Железная дорога может отказать в приеме грузов с поврежденными или неисправленными таможенными пломбами.

ГЛАВА II.

Выполнение договора перевозки.

Статья 14.

Прием и нагрузка грузов.

§ 1. — Порядок приема грузов определяется законами и правилами, действующими на станции отправления.

§ 2. — Нагрузка является обязанностью железной дороги или отправителя, в зависимости от правил, действующих на станции отправления, поскольку настоящее Положение не содержит других указаний, или поскольку в накладной не содержится указания на заключенное особое между отправителем и железною дорожною соглашениие.

§ 3. — Перевозка грузов должна совершаться или в крытых или открытых или в особо приспособленных вагонах или в открытых вагонах с укрытием грузов, согласно правил прямых международных тарифов, поскольку в настоящем Положении в этом отношении не имеется иных указаний. При отсутствии прямых международных тарифов или если таковые в этом отношении указаний не содержат, для всего пути следования груза обязательны правила, действующие на станции отправления.

Статья 15.

Таможенные, акцизные, налоговые, полицейские и другие административные обрядности.

§ 1. — Во время нахождения груза в пути исполнение таможенных, акцизных, налоговых, полицейских и других административных обрядностей лежит на обязанности железной дороги. Последняя под своею ответственностью может поручить эти обязанности комиссионеру или взять их на себя. В том и другом случае на железной дороге лежат обязательства комиссионера. Однако, отправитель имеет право самолично или через указанного в накладной своего уполномоченного присутствовать при исполнении указанных в предыдущем абзаце обрядностей для сообщения всех необходимых сведений и для заявления своих замечаний, но это не дает ему, однако, права ни на принятие груза во владение, ни на совершение самому этих обрядностей.

Если отправителем для совершения таможенных, акцизных, налоговых, полицейских и других административных обрядностей указан такой порядок, который правилами не допускается, то железная дорога поступает так, как найдет более выгодным для заинтересованного лица, и извещает отправителя о принятых мерах.

§ 2. — Когда на станции назначения имеется таможенное учреждение и в накладной предписывается совершать таможенные обрядности на станции назначения или за отсутствием такого предписания груз прибывает на станцию назначения без таможенного осмотра, то получателю предоставляется право совершать на станции назначения самому таможенные обрядности. Если он воспользуется этим правом, то должен предварительно внести все лежащие на грузе платежи и выкупить накладную. Если таможенные обрядности не выполнены ни уполномоченным отправителя ни получателем в срок определенный правилами, обязательными для станции назначения, то железная дорога может, если накладная не выкуплена получателем, поступать как предвидено выше в § 1.

*Статья 16.**Выдача груза.*

§ 1. — Железная дорога обязана на указанной отправителем станции назначения выдать получателю накладную и груз под расписку, по уплате всех причитающихся по накладной платежей.

Получатель при приеме груза и накладной обязан уплатить железной дороге все причитающиеся по накладной платежи.

§ 2. — Порядок выдачи грузов, а равно и обязательная в известных случаях для железной дороги доставка грузов на дом получателю в месте станции назначения или в каком либо другом месте, определяется согласно законам и постановлениям, применяемым на железной дороге выдачи груза.

§ 3. — По прибытии груза на станцию назначения, получатель имеет право требовать от железной дороги передачи ему накладной и выдачу груза. Если груз не прибыл в срок, предусмотренный § 1 ст. 30, получатель в своих интересах или в интересах третьих лиц, имеет право по истечении этого срока предъявить от своего имени к железной дороге права, основанные на договоре перевозки, при условии выполнения им со своей стороны обязательств по этому договору.

*Статья 17.**Уплата провозных платежей.*

§ 1. — Провозная плата и другие платежи, которые отправитель не принял на себя по накладной, считаются переведенными на получателя. Отправитель может уплатить посредством франкировки или известные определенные платежи или провозную плату до какой либо границы или пограничной станции согласно тарифным правилам ; в виде исключения тарифы и соглашения между железными дорогами могут допускать франкирование также до известных непограничных станций.

Отправитель должен указать в определенной графе накладной платежи, которые он желает принять на себя следующим образом :

a) Если отправитель принимает на себя платежи по перевозке и все другие издержки, которые по тарифам и правилам станции отправления могут быть поставлены в счет, в том числе и дополнительные сборы за объявленную сумму убытка согласно ст. 35 и сборы за перевод наложенного платежа и по ссудам, то он вписывает слово : « франко »,

b) если отправитель принимает на себя другие, не приведенные в пункте « a » платежи, то он указывает это словами « франко провозная плата и (точное указание сбора или сборов которые он желает уплатить) » ; указание « франко таможенные сборы » означает, что отправителю подлежит уплатить как взимаемые таможенные пошлины и сборы, так и расходы железных дорог по совершению ими таможенных обрядностей,

c) если отправитель принимает на себя все платежи, даже те, которые могут возникнуть после приема груза к отправлению, он указывает это словами : « франко все платежи »,

d) если отправитель желает принимать на себя только некоторые из упомянутых под пунктом « a » платежей, он указывает это словами : « франко (точное указание платежей, принятых им на себя) »,

e) если отправитель принимает на себя платежи по перевозке до какой либо границы (или пограничной станции) или в виде исключения до какой либо определенной другой, не пограничной, станции, то он указывает это словами : « франко до N границы » или « франко до N ».

Допускается указание в накладной несколько друг друга восполняющих франкатурных отметок, напр. « франко провозная плата и франко таможенные платежи » или « франко до N границы и франко таможенные платежи ».

§ 2. — Дорога отправления может требовать уплаты провозных платежей вперед по тем отправкам, которые по ее мнению подвержены быстрой порче или же по своей незначительной стоимости или по своей природе не обеспечивают достаточно провозной платы.

§ 3. — Если отправитель принимает на себя платежи полностью или частично и если размер их не может быть точно установлен при предъявлении груза к отправке, то железная дорога может потребовать в виде залога внесения под квитанцию приблизительно соответствующей этим платежам суммы. Эти платежи вносятся последовательно пограничными станциями во франкатурную запись, которая сопровождает груз до станции назначения, и в продолжении 2 месяцев со дня истечения срока доставки груза должна быть возвращена на станцию отправления.

По получении франкатурной записи должен быть произведен окончательный расчет и, по возвращении квитанции, выдан отправителю счет расходов, составленный по данной франкатурной записи.

Франкатурная запись должна быть составлена по форме, приведенной в приложении 4 настоящего Положения.

§ 4. — Взысканные при отправлении суммы станция отправления должна подробно указать как в накладной, так и в дубликате ее.

Статья 18.

Неправильное применение тарифов.

§ 1. — При неправильном применении тарифов или ошибках в расчете при определении провозной платы и добавочных платежей, недобор подлежит уплате, а перебор — возврату.

§ 2. — Об обнаруженных железною дорогою переборах, если они по одной накладной превышают 0,50 франков, должно быть официально сообщено заинтересованному лицу и переборы должны быть, по возможности незамедлительно, ему возвращены.

§ 3. — Если накладная не выкуплена, то недобор обязан внести железной дороге отправитель. Если накладная получателем выкуплена, то отправителю подлежит внести только те недоборы по платежам, которые он франкированием в накладной принял на себя, в остальном внесение недоборов возлагается на получателя.

§ 4. — На причитающиеся упомянутые в настоящей статье суммы начисляется 6%, если они по одной накладной превышают 10 франков. Эти % % начисляются со дня предвиденной ст. 40 претензии или со дня подачи судебного иска, если претензии ему не предшествовало.

*Статья 19.**Наложённые платежи и ссуды.*

§ 1. — Отправителю предоставляется право налагать на груз платеж в размере не свыше стоимости груза. Наложённый платеж должен быть выражен в валюте страны отправления ; тарифы могут допускать в этом отношении исключения.

§ 2. — Железная дорога не обязана выплатить отправителю наложенного платежа до внесения его получателем. Наложённый платеж должен быть предоставлен в распоряжение отправителя в продолжении 3-х месячного срока со дня внесения его ; в случае позднейшей уплаты начисляется 6% со дня истечения 3-х месячного срока.

§ 3. — Если груз выдан получателю без взыскания с него наложенного платежа, то железная дорога обязана возместить отправителю убытки до суммы наложенного платежа, сохраняя за собою право взыскания с получателя.

§ 4. — За наложенный платеж причитается железной дороге комиссионная плата, предвиденная тарифом. Комиссионная плата за перевод наложенного платежа взимается полностью по расчету за первоначально обозначенную отправителем в накладной сумму сего платежа и в том случае, когда отправитель впоследствии таковую сумму уменьшит или же вовсе уничтожит наложенный платеж (ст. 21, § 1).

§ 5. — Ссуды допускаются только согласно правилам, действующим на станции отправления.

*Статья 20.**Обязанности дороги назначения.*

Дорога назначения обязана взыскать при выдаче груза все причитающиеся по накладной платежи, а именно : провозную плату, дополнительные сборы, таможенные и другие расходы, сделанные в видах исполнения перевозки, наложенные на груз платежи и иные могущие числиться на грузе суммы. Это взыскание железная дорога производит как за свой собственный счет, так и за счет предшествующих дорог или других заинтересованных лиц.

ГЛАВА III.

Изменение договора перевозки.

*Статья 21.**Право изменения договора перевозки.*

§ 1. — Одному лишь отправителю принадлежит право изменения договора перевозки груза, причем он может взять его обратно со станции отправления, или задержать его в пути, или приостановить его выдачу или требовать его выдачи на месте назначения, или в другом месте, находящемся до или за станцией назначения указанному в накладной получателю или другому лицу, либо, наконец, потребовать возвращения груза на станцию отправления.

Железная дорога может принять к исполнению позднейшие распоряжения отправителя относительно наложения, увеличения, уменьшения или отмены наложенных платежей, или относительно франкировки ; такие позднейшие распоряжения прини-

маются без ручательства за их выполнение. Иные изменение, кроме перечисленных, не допускаются ни в коем случае.

Позднейшие распоряжения не должны никогда иметь своим последствием дробления груза.

§ 2. — Вышеуказанные распоряжения должны быть сделаны отправителем в виде письменного заявления и за его подписью, согласно форме прил. 5 настоящего Положения.

Сказанное заявление должно быть повторено на дубликате накладной, который одновременно должен быть предъявлен жел. дор. и последней возвращен отправителю. Если железная дорога исполнила приказ отправителя, не требуя от него предъявления сказанного дубликата, то она ответственна в причиненном сим действием ущербе перед получателем, которому этот дубликат был передан отправителем. Если отправитель требует увеличения, уменьшения или отмены наложенного платежа, то он должен предъявить выданное ему свидетельство о наложенном платеже. При увеличении и уменьшении наложенного платежа свидетельство после внесенных исправлений возвращается отправителю. В случае отмены наложенного платежа, это свидетельство не возвращается. Всякое заявление, сделанное отправителем в иной форме, кроме вышеуказанной, считается недействительным.

§ 3. — Железная дорога дает ход распоряжениям отправителя лишь в том случае, если они были ей переданы через посредство станции отправления. По требованию отправителя за его счет станция отправления должна известить телеграммой станцию назначения или задержания; телеграмма должна быть подтверждена письмом. В этом случае станция назначения или задержания не должна ни выдать получателю накладной, ни выдать или переотправить груз, пока она не получила письменного подтверждения.

§ 4. — Право отправителя на изменение договора о перевозке, даже если он имеет в руках дубликат накладной, прекращается с момента передачи накладной получателю, а равно в случае предъявления последним своих прав, возникших из договора перевозки согласно § 3, ст. 16. Начиная с этого момента железная дорога должна соблюдать предписания получателя под страхом ответственности перед ним на условиях предусмотренных разделом III за последствия несоблюдения их.

Статья 22.

Выполнение изменений договора перевозки.

§ 1. — Железная дорога не имеет права ни отказаться от исполнения распоряжений, предусмотренных первым абзацем § 1, ст. 21, ни задержать или изменить таковое, за исключением следующих случаев, если:

- a) выполнение их уже не осуществимо в момент получения их железною дорогою;
- b) выполнение их может нарушить правильность железнодорожной эксплуатации;
- c) выполнению их в отношении изменения станции назначения препятствуют законы и правила, действующие в принимающих участие в перевозке странах, в особенности таможенные, акцизные, налоговые, полицейские или другие административные постановления;

d) в случаях изменения станции назначения, ценность груза, повидимому не покрывает всех расходов перевозки до новой станции назначения, кроме случая, когда сумма этих расходов внесена или гарантирована предварительно.

В таких случаях надлежит немедленно известить отправителя о препятствиях, не допускающих выполнения его распоряжения.

Если железная дорога приступила к выполнению предписанных отправителем распоряжений, и не могла предвидеть этих препятствий, то отправитель несет все возникающие из этого последствия.

§ 2. — Если отправитель распорядился о выдаче груза на промежуточной станции, то провозная плата до этой станции исчисляется по тарифам, действующим между станцией отправления и упомянутой промежуточной станцией. Если отправитель распорядился о возвращении груза на станцию отправления, то провозная плата исчисляется: 1) до станции задержания груза по действующим между этой станцией и станцией отправления тарифам; 2) от названной станции до станции отправления по тарифам действительным для этого участка. Если отправитель распорядился переправить груз на другую станцию, то провозная плата исчисляется: 1) до станции задержания груза по тарифам, действующим между этой и станцией отправления, 2) от названной станции до новой станции назначения по тарифам, действующим между этими двумя станциями.

§ 3. — Железная дорога вправе требовать возмещение расходов, возникших вследствие выполнения указанных в § 1, ст. 21 распоряжений, поскольку эти расходы не произошли из-за собственной вины железной дороги.

Статья 23.

Препятствия к перевозке.

§ 1. — Если перевозка груза встречает препятствия или приостанавливается, то железная дорога решает, нужно ли в интересах отправителя потребовать от него указаний, или же целесообразнее произвести перевозку груза самостоятельно, с изменением пути следования. Железная дорога имеет право на провозную плату по этому другому пути и располагает соответственными сроками доставки, даже тогда, если те и другие превышают сроки, исчисленные по первоначальному пути следования, кроме случаев, когда вина падает на железную дорогу.

§ 2. — За отсутствием другого пути следования, железная дорога испрашивает указания отправителя; она, однако, не обязана испрашивать указаний в случае временных препятствий, возникших вследствие предвиденных § 5 ст. 5 обстоятельств.

§ 3. — Отправитель, извещенный о препятствиях к перевозке, может отказаться от договора перевозки, но обязан, однако, уплатить железной дороге, смотря по обстоятельствам, или провозную плату за пройденное уже расстояние, или расходы по подготовке к перевозке, а кроме того уплатить все другие расходы, которые предусмотрены тарифами, — кроме случаев, когда вина падает на железную дорогу.

§ 4. — Если у отправителя не имеется дубликата накладной, то сделанные им в предусмотренных настоящей статьей случаях распоряжения не могут касаться ни личности получателя, ни места назначения груза.

§ 5. — Выполнению не подлежат:

a) распоряжения отправителя, которые не сделаны через посредство станции отправления,

b) распоряжения о возвращении груза, ценность которого, повидимому, не покрывает расходов обратного доставления груза, если эти расходы предварительно не внесены или не гарантированы.

§ 6. — Если отправитель, извещенный о препятствиях к перевозке груза, в течении достаточного срока не дает никаких выполнимых указаний, то надлежит поступить согласно правилам, касающимся препятствий к выдаче груза и действующим на жел. дор., на который груз задержан.

§ 7. — Если препятствие к перевозке до поступления распоряжения отправителя отпадает, то груз направляется на станцию назначения, не ожидая этих распоряжений, и об этом отправитель извещается по возможности в кратчайший срок.

Статья 24.

Препятствия к выдаче груза.

§ 1. — Если встречается препятствие к выдаче груза, то станция назначения обязана при посредстве станции отправления немедленно об этом известить отправителя и запросить его распоряжения. Если в накладную включено требование об извещении отправителя, то это извещение должно быть послано немедленно по телеграфу. Расходы по такому извещению обеспечиваются грузом.

Если получатель отказывается принять груз, то отправитель имеет право распорядиться последним, даже и тогда, когда он не может предъявить дубликата накладной.

Если получатель после отказа принять груз, явится за получением его, последний ему выдается, если станция назначения тем временем не получила от отправителя других указаний. Об этой последующей выдаче отправитель должен быть немедленно извещен заказным письмом, причем расходы обеспечиваются грузом.

Ни в каком случае груз не может быть возвращен отправителю без его определенного на то согласия.

§ 2. — Во всех случаях не предвиденных § 1 настоящей статьи и при соблюдении указаний ст. 43 в случае препятствий к выдаче груза, образ действий определяется действующими на дороге выдачи законами и правилами.

ГЛАВА IV.

Обеспечение прав железных дорог.

Статья 25.

Залоговое право железной дороги.

§ 1. — Железная дорога имеет в обеспечение всех взысканий, указанных ст. 20, залоговое право на груз. Это право остается в силе до тех пор, пока груз находится в руках железной дороги или 3-го лица, которое удерживает оный за ее счет.

§ 2. — Действие залогового права определяется законами и правилами той страны, где происходит выдача груза.

РАЗДЕЛ III.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ. Иски.

ГЛАВА I.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ.

*Статья 26.**Солитарная ответственность железных дорог.*

§ 1. — Железная дорога, принявшая груз к перевозке вместе с накладной, ответственна за выполнение перевозки на всем пути до выдачи.

§ 2. — Каждая последующая железная дорога, принимая груз вместе с первоначальной накладной, вступает тем самым в соответствующий условиям этого документа договор перевозки и принимает на себя вытекающие из него обязательства, независимо от указаний § 3 ст. 42, касающихся дороги назначения.

§ 3. — Основанная на настоящем Положении ответственность железной дороги прекращается на последней железнодорожной станции, указанной в накладной, даже если отправителем указан другой пункт назначения груза. С этого момента порядок дальнейшей перевозки определяется местными законами и правилами.

*Статья 27.**Пределы ответственности.*

§ 1. — Железная дорога ответственна в пределах установленных этой главой условий за убыток, возникший вследствие утраты полной или частичной, или вследствие повреждения груза с момента принятия его к перевозке до выдачи, или вследствие нарушения сроков доставки.

§ 2. — С нее слагается эта ответственность в случае полной или частичной утраты или повреждения груза, если она докажет, что убыток произошел по вине лица, имеющего право распоряжения грузом, или вследствие его требования, которое не было вызвано виной железной дороги, или вследствие недостатков, свойственных самому грузу (внутренней порчи, усушки, обыкновенной утечки и пр.), или вследствие непреодолимой силы.

§ 3. — С нее слагается ответственность за убытки, возникшие вследствие просрочки в доставке груза, если она докажет, что просрочка произошла в силу обстоятельств, которых железная дороги не могла избежать и устранение которых от нее не зависело.

*Статья 28.**Случаи ограничения ответственности за убытки, могущие возникнуть вследствие особых причин.*

§ 1. — Железная дорога не отвечает за убытки, которые могут возникнуть по одной или нескольким из нижеприведенных причин :

a) вследствие опасности, вызванной перевозкою груза на открытом подвижном составе, если грузы будут перевозиться таким способом или в силу тарифных правил, или в силу условий, заключенных с отправителем и указанных в накладной ;

b) вследствие опасности, могущей возникнуть по причине отсутствия упаковки или неудовлетворительности таковой, в отношении таких грузов, которые по свойствам своим подвержены убыли или повреждению, если не будут упакованы ;

c) вследствие опасности, сопряженной с производством нагрузки или выгрузки груза или вызванной неудовлетворительной нагрузкой в отношении грузов, которые, в силу тарифных правил или в силу соглашений, заключенных с отправителем и указанных в накладной, или же в силу соглашений, заключенных с грузополучателем, погружены самим отправителем или выгружены получателем ;

d) вследствие особенной опасности полной или частичной утраты груза или повреждения, а именно, от поломки, ржавчины, внутренней и самопроизвольной порчи, утечки свыше обыкновенной нормы, усушки, раструски — в отношении таких грузов, которые по самому свойству своему подвержены такой опасности ;

e) вследствие опасности, сопряженной с тем, что предметы, запрещенные к перевозке, тем не менее были сданы к перевозке под неправильным, неточным или неполным наименованием, или когда предметы, допущенные к перевозке только с соблюдением определенных условий, были отправлены под неправильным, неточным или неполным наименованием, или когда отправитель не выполнил предписанных правилами надлежащих мер предосторожности ;

f) вследствие особой опасности, которую влечет за собою железнодорожная перевозка для живых животных ;

g) вследствие опасности, предотвращение коей цель сопровождения живых животных и грузов, перевозка которых, в силу условий настоящего Положения, тарифных правил и соглашений, заключенных с отправителем и указанных в накладной, может быть осуществлена только при посредстве проводящих ;

§ 2. — Если по обстоятельствам дела окажется, что убытки могли произойти вследствие одной или нескольких из этих причин, то так и предполагается, что убытки произошли от этих причин, пока лицо, имеющее право распоряжения грузом, не докажет противного.

Статья 29.

Размер вознаграждения при полной или частичной утере груза.

Если в силу предписаний настоящего Положения, железная дорога должна вознаградить за полную или частичную утрату груза, то размер такого вознаграждения исчисляется :

по биржевой цене ;

за неимением таковой — по рыночной цене,

а за неимением той и другой — по обыкновенной цене

груза того же рода и качества соответственно тому месту, где, и тому времени, когда груз принят был к перевозке. Во всяком случае, вознаграждение не должно превышать 50 франков за каждый килограмм недостающего веса брутто с ограничениями, предусмотренными ст. 34.

Кроме того, подлежат возмещению провозные платежи, таможенные расходы и прочие издержки по утраченному грузу, которые уже были уплачены, без, однако, возмещения прочих убытков, за исключениями, предусмотренными ст. ст. 35 и 36.

Если основания для исчисления размера вознаграждения не указаны в валюте государства, где претензия заявлена, то должен быть учинен расчет по курсу дня и места платежа.

Статья 30.

Предположение груза утраченным. Обнаружение утраченного груза.

§ 1. — Лицо, имеющее право распоряжения грузом, может, без представления других доказательств, считать груз утраченным, если он не был выдан грузополучателю или представителю в его распоряжение в течение 30 дней по истечении сроков, исчисленных согласно ст. 11.

К этому 30-ти дневному сроку прибавляется по 10 дней, но не свыше 30 дней, по числу стран следования груза, за исключением страны отправления и назначения.

§ 2. — Лицо, имеющее право на вознаграждение, может, при получении такового за утраченный груз, оговорить в расписке, чтобы в случае розыскания этого груза в течение 4 месяцев, со времени уплаты вознаграждения, оно было немедленно о том извещено.

Об этой оговорке должно быть выдаваемо ему письменное удостоверение.

§ 3. — В течение 30 дней со времени извещения лицо, имеющее на то право, может требовать, чтобы этот груз был выдан ему безвозмездно, по его выбору, или на станции отправления или на станции назначения, указанной в накладной, с возвращением дороге полученного им вознаграждения, с сохранением всех прав на вознаграждение за просрочку, предусмотренное ст. 33 и, в подлежащих случаях, предусмотренное § 3 ст. 35.

§ 4. — Если не было в расписке оговорки, о которой упомянуто в § 2 настоящей статьи, или если не было никаких указаний в течении 30 дней, предусмотренных в § 3, или же если утраченный груз был розыскан по истечении 4 месяцев после уплаты вознаграждения, то железная дорога в праве распорядиться им согласно с законами и правилами своей страны.

Статья 31.

Ограничение ответственности при недостатке веса.

§ 1. — В отношении грузов, которые по особым природным свойствам своим подвержены обыкновенно убыли в весе вследствие перевозки, железная дорога ответственна за такую убыль в весе лишь постольку, поскольку таковая убыль превышает нижеследующие нормы :

а) независимо от расстояния пробега два процента от веса грузов жидких или сданных к перевозке в сыром состоянии, а также с нижеследующих грузов : волос конский, дерево красильное, тесаное или молотое, жиры, замазка, кишки животные, кожи и кожевенные обрезки, кора, корни, кости целые и молотые, лакрица (корень солодковый), масла сгущенные, мыла, меха, овощи свежие, рога и копыта, рыба сушеная, смола, соль, табак листовый свежий и крошеный, фрукты свежие, хмель, шерсть, шкуры, щетина (свиная).

б) один процент — для прочих сухих грузов, подверженных убыли в весе при перевозках.

§ 2. — Ограничение ответственности, предусмотренное § 1 настоящей статьи, не применяется, если будет доказано, что убыль в весе, по обстоятельствам дела, не оправдывается теми причинами, которыми объясняется нормальная убыль в весе.

§ 3. — В тех случаях, когда несколько грузовых мест перевозятся по одной накладной, норма убыли исчисляется отдельно для каждого места, если вес отдельных мест при приеме груза к отправлению указан в накладной или может быть удостоверен каким-либо иным способом.

§ 4. — В случае утраты груза, никакого вычета за убыль в весе при вознаграждении не производится.

§ 5. — Настоящая статья не касается постановлений, указанных в ст. 8.

Статья 32.

Размер вознаграждения при повреждении груза.

В случае повреждения груза, железная дорога должна уплатить такую сумму, на которую понизилась стоимость груза, за исключением случая, предусмотренного в ст. 34, без возмещения других убытков, с соблюдением изъятий, предусмотренных в ст. 35 и 36.

Однако, вознаграждение не должно превышать :

- a) если вследствие повреждения обезценена вся отправка, — суммы вознаграждения за полную утрату,
- b) если вследствие повреждения обезценена только часть отправки, — суммы вознаграждения как за утрату обезцененной части.

Статья 33.

Размер вознаграждения за просрочку в доставке.

§ 1. — В случае нарушения сроков доставки, если даже лицо, имеющее право распоряжения грузом, не докажет убытков, причиненных просрочкой, железная дорога обязана уплатить :

- $\frac{1}{10}$ провозной платы за просрочку, не превышающую $\frac{1}{10}$ срока доставки,
- $\frac{2}{10}$ провозной платы за просрочку, превышающую $\frac{1}{10}$ часть и не превышающую $\frac{2}{10}$ срока доставки,
- $\frac{3}{10}$ провозной платы за просрочку, превышающую $\frac{2}{10}$ и не превышающую $\frac{3}{10}$ срока доставки,
- $\frac{4}{10}$ провозной платы за просрочку, превышающую $\frac{3}{10}$ и не превышающую $\frac{4}{10}$ срока доставки,
- $\frac{5}{10}$ провозной платы за просрочку, превышающую $\frac{4}{10}$ срока доставки.

§ 2. — Если же будет доказано, что вследствие просрочки возникли убытки, то размер подлежащего уплате вознаграждения за убытки не должен превышать полной провозной платы.

§ 3. — В случае уплаты вознаграждения за полную утрату груза, вознаграждение, предусмотренное § § 1 и 2 настоящей статьи, не причитается.

При частичной утрате груза, такое вознаграждение, если просрочка имела место, подлежит уплате за неутраченную часть груза.

При повреждении груза вознаграждение за просрочку, если таковая имела место, прибавляется к вознаграждению, предусмотренному ст. 32.

Статья 34.

Ограничение размеров вознаграждения при применении условных тарифов.

В тех случаях, когда железная дорога предоставляет особые условия перевозки (тарифы специальные или исключительные), заключающиеся в пониженных провозных платежах за все перевозки по сравнению с нормальными условиями (общие тарифы), она имеет право ограничить определенным максимумом высший размер своей ответственности в случаях повреждения, утраты или просрочки. Если такой высший размер ограниченной ответственности предусмотрен тарифами только на какой-либо части протяжения перевозки, то такое ограничение ответственности дороги наступает лишь в том случае, если обстоятельство, вызвавшее необходимость вознаграждения, имело место на этом именно протяжении.

Статья 35.

Сумма вознаграждения за неисправную доставку груза.

§ 1. — По всякой отправке груза может быть объявлена сумма вознаграждения за неисправную доставку груза путем надписи на накладной, согласно п. к § 6 ст. 6.

Размер суммы вознаграждения должен быть указан в валюте страны отправления, или в золотых франках, или во всякой другой валюте, которая будет предусмотрена тарифами.

§ 2. — За объявление суммы вознаграждения взимается дополнительный сбор в размере 0,025% с объявленной суммы с каждых начатых 10 километров протяжения.

Тарифами означенная ставка может быть уменьшена и может быть установлена минимальная ставка.

§ 3. — Если при отправлении груза объявлена сумма вознаграждения, то, в случаях нарушения сроков доставки, может быть предъявлено требование :

а) если не будет доказано, что убытки произошли вследствие просрочки и в пределах размеров объявленной суммы вознаграждения :

$\frac{2}{10}$ провозной платы при просрочке, не превышающей $\frac{1}{10}$ срока доставки,

$\frac{4}{10}$ провозной платы — при просрочке более $\frac{1}{10}$, но не превышающей $\frac{2}{10}$ срока доставки,

$\frac{6}{10}$ провозной платы — при просрочке более $\frac{2}{10}$, но не превышающей $\frac{3}{10}$ срока доставки,

$\frac{8}{10}$ провозной платы — при просрочке более $\frac{3}{10}$, но не превышающей $\frac{4}{10}$ срока доставки,

и полная провозная плата за всякую просрочку, превышающую $\frac{4}{10}$ срока доставки,

b) если будет доказано, что убыток произошел вследствие просрочки в доставке груза, то размер вознаграждения за такую может быть доведен до размеров объявленной суммы вознаграждения.

Если размер объявленной суммы вознаграждения ниже размеров вознаграждения, предусмотренного ст. 33, то последнее может быть потребовано вместо уплат, предусмотренных п. п. « a » и « b ».

§ 4. — Если будет доказано, что убыток произошел вследствие полной или частичной утраты или повреждения груза, сумма вознаграждения за который была объявлена, то независимо от размеров вознаграждения, предусмотренного ст. ст. 29 и 32 или в соответственных случаях в ст. 34, может быть истребовано дополнительное вознаграждение до размеров заявленной суммы.

Статья 36.

Размеры вознаграждения в случаях злого умысла или явного упущения со стороны железной дороги.

Во всех случаях, когда полная или частичная утрата, повреждение или просрочка в доставке груза возникли вследствие злого умысла или явного упущения со стороны железной дороги, лицо, имеющее право распоряжения грузом, может требовать полное вознаграждение за доказанные убытки вплоть до двойных размеров, предусмотренных ст. ст. 29, 32, 33, 34 и 35 соответственно обстоятельствам дела.

Статья 37.

Проценты на сумму вознаграждения.

Лицо, имеющее право на вознаграждение, может требовать уплаты процентов в размере шести годовых со всей суммы определенного ему вознаграждения по одной накладной, если размер вознаграждения превышает 10 франков.

Эти проценты начисляются по претензиям со дня, указанного в ст. 40, а если предварительной претензии заявлено не было, со дня возбуждения судебного иска.

Статья 38.

Возврат уплаченного вознаграждения.

Недолжно полученное вознаграждение подлежит возвращению.

Сверх того, в случае введения в обман, железная дорога имеет право требовать еще и уплаты ей суммы, равной той, какую она сама недолжно уплатила, независимо от уголовного воздействия.

Статья 39.

Ответственность железной дороги за действия своих агентов.

Железная дорога ответственна за своих служащих и за других лиц, коим она поручает выполнение принятой ею на себя перевозки.

Однако, если по просьбе заинтересованных лиц, агенты железной дороги составляют накладные, делают переводы или оказывают другие услуги, не входящие в круг обязанностей железной дороги, то таковые агенты рассматриваются как лица, действующие в интересах тех лиц, коим они оказывают эти услуги.

ГЛАВА II.

ПРЕТЕНЗИИ. СУДЕБНЫЕ ИСКИ. СУДОПРОИЗВОДСТВО И ПОРЯДОК ПРЕДЪЯВЛЕНИЯ ИСКОВ, ВОЗНИКАЮЩИХ ИЗ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ.

Статья 40.

Претензии.

§ 1. — Претензии, основанные на договоре перевозки, должны быть предъявлены письменно к железной дороге, указанной в ст. 42.

§ 2. — Право предъявления претензии принадлежит тем лицам, которые имеют право судебного иска к железной дороге согласно ст. 41.

§ 3. — Когда претензия заявлена отправителем, последний должен представить дубликат накладной. Когда претензия заявлена получателем, последний должен представить накладную, если она ему была выдана.

§ 4. — Накладная, дубликат накладной и другие документы, которые лицо, имеющее право на вознаграждение, считает необходимым приложить к заявляемой претензии, должны быть приложены в подлинниках или в копиях, надлежаще засвидетельствованных, если того потребует железная дорога.

Для ликвидации рассматриваемой претензии, железная дорога вправе потребовать предоставления подлинных накладной, дубликата накладной и свидетельства о наложенном платеже для отметки на них о принятом по претензии решении.

Статья 41.

Лица, коим принадлежит право иска к железным дорогам.

§ 1. — Право иска о возмещении сумм, уплаченных по договору перевозки, принадлежит лишь тому лицу, кто учинил платеж.

§ 2. — Право иска, вытекающего из условий наложения на груз платежа, согласно ст. 19, принадлежит только отправителю.

§ 3. — Право на предъявление прочих могущих возникнуть из договора перевозки судебных исков принадлежит :

Отправителю, поскольку он имеет право распоряжения грузом, согласно ст. 21 ;
получателю — с момента выдачи ему накладной, или если он удостоверил свои права на груз согласно § 3 ст. 16.

Для предъявления искового требования отправитель должен представить дубликат накладной. При отсутствии такового, отправитель может предъявить к железной дороге иск не иначе, как если получатель груза его на это уполномочит или если он представит доказательства, что получатель от груза отказался.

Статья 42.

Железные дороги, к которым могут быть предъявлены исковые требования. Подсудность

§ 1. — Исковое требование о возврате уплаченных по договору перевозки сумм, может быть предъявлено только к той железной дороге, которой эти суммы были уплачены.

§ 2. — Исковое требование о наложенных платежах, предусмотренных ст. 19, может быть предъявлено только к дороге-отправительнице.

§ 3. — Прочие возникающие из договора перевозки иски могут быть предъявлены только к дороге отправления, к дороге назначения или к той дороге, по вине которой предъявляется иск.

В том случае, когда груз на дорогу назначения не прибыл, иск, тем не менее, может быть предъявлен к этой последней.

Истец имеет право выбора между означенными железными дорогами; после предъявления иска это право выбора утрачивается.

§ 4. — Иск может быть предъявлен только в надлежащем суде страны, которой подведомственна дорога-ответчица, если в соглашениях между странами или в концессионных договорах не имеется иных указаний.

Если какое либо предприятие эксплуатирует самостоятельные железнодорожные сети в разных государствах, то каждая такая сеть рассматривается как самостоятельная железная дорога согласно со смыслом постановления сего параграфа.

§ 5. — Иск может быть предъявлен и к иной железной дороге, кроме перечисленных в § 1, 2 и 3, если он является встречным исковым требованием или возражением по основному требованию, вытекающему из того же договора перевозки, рассматриваемому в соответствующей инстанции.

§ 6. — Указания настоящего параграфа не применяются к взаимным исковым требованиям железных дорог, каковые взаимоотношения определяются главой III настоящего раздела.

Статья 43.

Определение частичной утраты или повреждения груза.

§ 1. — Если железная дорога обнаружила или имела основание предположить или, если то утверждает лицо, имеющее право распоряжения грузом, что груз частично утрачен или поврежден, то железная дорога обязана без замедления и, если возможно, в присутствии лица, имеющего право распоряжения грузом, составить акт с определением состояния и веса груза, и, насколько возможно, размера убытка, причины и времени его возникновения.

Копия этого акта должна быть вручена лицу, имеющему право распоряжения грузом, буде он о том заявит.

§ 2. — Если лицо, имеющее право распоряжения грузом, не согласится с содержанием акта, то оно вправе требовать определения судебным порядком состояния и веса груза, равно как и причин и размеров убытка согласно законам и правилам страны, где груз выдан.

Статья 44.

Прекращение права на иск к железной дороге, возникшей из договора перевозки.

§ 1. — С принятием груза получателем всякие требования к железной дороге по данному договору перевозки погашаются.

§ 2. — Право на иск, не погашается :

1) если лицо, имеющее право на вознаграждение, представит доказательства, что убыток произошел от злого умысла или явного упущения со стороны железной дороги ;

2) по претензиям за просрочку, когда таковые претензии предъявлены к одной из ответственных согласно § 3 ст. 42 железных дорог в течение срока, не превышающего 14 дней, не считая дня получения груза ;

3) по претензиям за частичную утрату или порчу ;

a) если утрата или порча была удостоверена лицом, имеющим право распоряжения грузом, до принятия груза, согласно ст. 43 ;

b) если это удостоверение, которое должно было последовать в порядке ст. 43, не было осуществлено по вине железной дороги ;

4) по претензиям за такие незаметные снаружи недостатки, которые были обнаружены лишь после принятия груза, но только на следующих условиях :

a) если железная дорога не представила возможности лицу, имеющему право распоряжения грузом, на станции назначения удостовериться в состоянии груза ;

b) если требование об удостоверении состояния груза в порядке ст. 43 было заявлено немедленно по обнаружении убытков и не позже семи дней после выдачи груза ;

c) если лицо, имеющее право на вознаграждение, докажет, что ущерб произошел в период времени между приемом груза к перевозке и выдаче его ;

5) если иск имеет своим предметом возврат уплаченных сумм или наложенного платежа, предусмотренного ст. 19.

§ 3. — Лицо, имеющее право распоряжения грузом, вправе отказаться от получения груза даже после принятия им накладной и уплаты провозных платежей до тех пор, пока, согласно его требованию, не будет удостоверен указываемый им ущерб.

Оговорки, сделанные при принятии груза, значения не имеют, если только железная дорога не изъявила на них согласия.

§ 4. — Если при выдаче груза недостает части указанных в накладной грузовых мест, то лицо, имеющее право распоряжения грузом, может указать в расписке, предусмотренной в § 1 ст. 16, что эти точно обозначенные грузовые места ему выданы не были.

Статья 45.

Исковая давность по договору перевозки.

§ 1. — Право на иск по договору перевозки погашается годовою давностью, если вознаграждение не было уже прежде определено признанием, полюбовной сделкой или судебным решением.

Однако, устанавливается трехгодичная давность :

- a) по искам отправителя о возврате наложенного платежа, взысканного железною дорогою от получателя ;
- b) по искам об убытках, возникших вследствие злого умысла или явного упущения ;
- c) по искам, возникшим вследствие злоупотребления, упоминаемого в ст. 38.

§ 2. — Начало течения срока давности исчисляется :

- a) для требований о вознаграждении за частичную утрату, повреждение или просрочку в доставке — со дня выдачи груза ;
- b) для требований о вознаграждении за полную утрату — со дня истечения срока доставки ;
- c) для требований об уплате или возврате платежей, дополнительных сборов или добавочных плат или для требований об исправлении тарифных расчетов вследствие неправильного применения тарифов или ошибки в подсчете — со дня уплаты тарифов, дополнительных сборов или добавочных плат, или если платеж учинен не был — со дня сдачи груза к перевозке ;
- d) для требований, относящихся к наложенным платежам, предусмотренных ст. 19, — с 90-го дня по истечении срока доставки ;
- e) для требований, заявленных таможенной, о дополнительных платежах — со дня предъявления таможенной этого требования.

Начальный день давностного срока в этот последний не включается.

§ 3. — Предъявление предварительной претензии железной дороге, согласно ст. 40, приостанавливает течение давностного срока. Течение этого давностного срока возобновляется с того дня, когда железная дорога письменно отклонила претензию и возвратила приложенные к заявлению о претензиях документы. Представление доказательств о заявленной претензии или об ответе, а также о возвращении документов возлагается на сторону, ссылающуюся на эти обстоятельства.

Позднейшие требования не прерывают течения давностного срока.

§ 4. — При сохранении действия приведенных выше постановлений, приостановка и перерыв течения давностного срока регулируются законами и правилами той страны, где иск предъявлен.

Статья 46.

Недопустимость предъявления исков по требованиям, прекращенным или погашенным давностью.

Требования, прекращенные или погашенные давностью, в силу постановлений ст. ст. 44 и 45, не могут быть предъявляемы вновь ни в виде встречных исков, ни в виде возражений.

ГЛАВА III.

ПРАВИЛА РАСЧЕТОВ. ОБРАТНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ МЕЖДУ СОБОЮ.

Статья 47.

Правила расчетов между железными дорогами.

§ 1. — Каждая железная дорога, взыскав при отправлении или при выдаче груза, провозную плату и прочие обусловленные договором перевозки платежи, обязана уплатить заинтересованным железным дорогам причитающиеся им доли провозных и других платежей.

§ 2. — Передача грузов одной железной дорогой последующей железной дороге дает первой право немедленно поставить ей в счет провозные и другие платежи, причитающиеся по грузу в момент передачи, согласно накладной, под условием произвести окончательный расчет в порядке § 1 настоящей статьи.

§ 3. — Дорога отправительница, сохраняя все права в отношении отправителя, является ответственной за провозные и другие платежи, которые дорогой не взысканы, но уплата которых, согласно накладной, была принята отправителем на себя.

§ 4. — Если дорога назначения выдаст груз без взыскания провозных и других платежей, которые на грузе лежали, то она ответственна по уплате таковых платежей, с сохранением своих прав в отношении получателя.

Статья 48.

Обратные требования при возвращении полной или частичной утраты или повреждения груза.

§ 1. — Железная дорога, уплатившая в силу постановлений настоящего Положения за полную или частичную утрату или повреждение груза, имеет право обратного требования (регресса) к другим участвовавшим в перевозке железным дорогам, на следующих основаниях :

a) если ущерб произошел по вине какой либо одной железной дороги, то ответственность падает исключительно на ту железную дорогу, по вине которой произошел ущерб ;

b) если ущерб произошел по вине нескольких железных дорог, то каждая из них ответственна за вред, ею причиненный. Если установление отдельной ответственности окажется по обстоятельствам дела невозможным, то вознаграждение распределяется между виновными железными дорогами на основаниях, изложенных в п. « с » ;

c) если не может быть доказано, что ущерб произошел по вине одной или нескольких железных дорог, то ответственность распределяется между всеми участвовавшими в перевозке дорогами, за исключением тех железных дорог, которые докажут, что ущерб причинен был не на их линиях. Распределение производится пропорционально тарифным расстояниям пути следования груза.

§ 2. — В случае несостоятельности одной из дорог, падающая на нее и ею неуплоченная доля распределяется между остальными участвовавшими в перевозке дорогами пропорционально тарифным расстояниям пути следования груза.

Статья 49.

Обратные требования по вознаграждению за просрочку в доставке.

§ 1. — Изложенные в ст. 48 правила применяются также и к случаям уплаты вознаграждения за просрочку в доставке груза. Если просрочка произошла вследствие доказанной неисправности нескольких железных дорог, то вознаграждение распределяется между этими железными дорогами пропорционально длительности просрочки, допущенной на каждой из дорог.

§ 2. — Сроки доставки, указанные в ст. 11 настоящего Положения, распределяются между различными участвовавшими в перевозке железными дорогами следующим порядком :

1) В сообщении между двумя соседними дорогами :

a) срок на отправление делится поровну ;

b) срок на следование распределяется пропорционально тарифным расстоянием пути следования груза по каждой из железных дорог.

2) В сообщении между тремя и более железными дорогами :

a) из общего срока на отправление выделяется в пользу дороги отправления и в пользу дороги назначения по 12 часов для грузов малой скорости и по 6 часов — для грузов большой скорости ;

b) остальные части срока на отправление и треть срока на следование делятся на равные части между дорогами-участницами в перевозке ;

c) остальные две трети срока на следование груза делятся пропорционально тарифным расстояниям пути следования груза по каждой из дорог-участниц в перевозке.

§ 3. — Дополнительные сроки прибавляются той из дорог, на которой таковые установлены.

§ 4. — Промежуток времени с момента сдачи груза до начального момента течения срока на доставку присчитывается дороге-отправительнице.

§ 5. — Изложенное распределение применяется лишь в том случае, когда общий срок доставки был нарушен.

Статья 50.

Порядок обратных требований.

§ 1. — Железная дорога, к которой предъявлено предусмотренное выше ст. ст. 48 и 49 обратное требование, не вправе оспаривать правильность уплаты дорогой, представляющей обратное требование, если вознаграждение было определено судебным порядком и если она была надлежаще уведомлена о судебном вызове и имела возможность вступить в дело. Суд, рассматривающий главный иск, сообразно с обстоятельствами дела устанавливает сроки, необходимые для уведомления и вступления в дело.

§ 2. — Железная дорога, желающая воспользоваться правом обратного требования, обязана предъявить свой иск одновременно в одном и том же суде ко всем

участвовавшим в перевозке железным дорогам, с коими она не заключила полюбовной сделки, под страхом потери права обратного требования к железным дорогам, к коим иск ею предъявлен не был.

§ 3. — Суд постановляет по таким искам одно общее решение.

§ 4. — Железные дороги, коим иск предъявлен, не имеют права дальнейшего обратного требования.

§ 5. — Не дозволяется соединять производство по обратному требованию с производством по основному иску о вознаграждении.

Статья 51.

Подсудность обратных требований.

§ 1. — Иски по обратному требованию подлежат ведению исключительно того судебного установления, в районе которого находится местопребывание железной дороги, к которой предъявлено обратное требование.

§ 2. — Если иск подлежит предъявлению к нескольким железным дорогам, то дорога-истец вправе избрать между надлежащими судебными установлениями на основании предыдущего параграфа, любое из них, которому иск подсуден.

Статья 52.

Особые соглашения по обратным требованиям.

За железными дорогами сохраняется право входить между собою либо заранее, либо в каждом отдельном случае, в особые между собою соглашения относительно обратных требований.

РАЗДЕЛ IV.

РАЗНЫЕ РАСПОРЯЖЕНИЯ.

Статья 53.

Применение внутренних законов.

При отсутствии указаний в настоящем Положении, применяются внутренние законы и правила, существующие в каждой из стран в отношении перевозок.

Статья 54.

Общие правила по судопроизводству.

Все иски, возникшие по перевозкам на основании настоящего Положения, подчиняются правилам судопроизводства, соответственных судебных установлений, поскольку настоящим Положением не предусмотрен иной порядок.

*Статья 55.**Исполнение судебных решений, аресты на имущество, залогов.*

§ 1. — Судебные решения, постановленные на основании правил настоящего Положения подлежащим судебным установлением в порядке состязательного судопроизводства или заочно, по вступлении в законную силу на основании правил, применяемых этим подлежащим судебным установлением, исполняются каждым из договаривающихся государств немедленно по исполнении формальностей, установленных в государстве, где решение приводится в исполнение. Проверка существа дела не допускается.

Правило это не применяется к решениям, которые подлежат лишь предварительному исполнению, а также и к тем, которыми присуждается с истца, вследствие отказа ему в иске, вознаграждение за убытки и, сверх того, судебные издержки.

§ 2. — Суммы причитающиеся в связи с международной перевозкой одной железной дороге от железной дороги другого государства, могут быть подвергнуты аресту лишь на основании решения суда того государства, которому принадлежит дорога, в пользу которой эти суммы причитаются.

§ 3. — Подвижной состав железной дороги, равно как и движимое имущество всякого рода, ей принадлежащее и относящееся к подвижному составу, не может подлежать аресту вне территории страны собственности дороги иначе, как по судебному решению той страны, которой подведомственна данная дорога.

§ 4. — Обеспечение уплаты судебных издержек по судебным искам, вытекающим из международного договора перевозки, требованию не подлежит.

*Статья 56.**Платежная единица. Обменный курс и прием иностранной валюты.*

§ 1. — Суммы, обозначенные в франках в настоящем Положении и Приложениях к нему, подразумеваются в золотых франках, относящихся к золотому доллару Сев. Амер. Соед. Штатов, как 1 : 5,18.

§ 2. — Железная дорога обязана оповещать путем выставления у касс объявлений или другим принятым порядком о курсе, по которому она производит расчеты по провозным платежам, по налоговым платежам, по дополнительным и другим сборам, выраженным в иностранной валюте с переводом на валюту данной страны (расчетный курс).

§ 3. — Равным образом, железная дорога, принимающая платежи в иностранной валюте, обязана объявлять курс, по которому она эту валюту принимает (курс приема).

Рига, двадцать девятого октября тысяча девятьсот двадцать пятого года.

Подписи : А. ЧЕРНЫХ.
Jul. SELJAMA.
H. SELMIŅŠ.
J. PAULUKS.

Подлежит уплате отправителем	Подробный перечень сборов	Ставка со. 100 кгр.	Подлежит взысканию с получателя			Подлежит уплате отправителем	Подробный перечень сборов	Ставка со 100 кгр.	Подлежит взысканию с получателя			Штемпель передаточных станций
	Издержки до отправления						Перенос					
	Наложный платеж											
	Комиссия за наложение платежа											
	Провозная плата до											
	Дополнительный сбор заявленной суммы вознаграждения в случае неисправной доставки груза											
	Перенос											

ПРИЛОЖЕНИЕ II (к § 6 ст. 6).

Международная железнодорожная перевозка.

Контрольный штампель
жел. дор.

ВАГОН

Род и № (1)	Наименование собственника (1)	Подъемная сила, поверхность пола
№ дорожной ведомости		

ДУБЛИКАТ НАКЛАДНОЙ.

(Форма I) малой скорости (на белой бумаге).
 (Форма II) большой скорости (на белой бумаге с красными шириною не менее 1 см. полосами по верхнему и нижнему краям, как на лицевой, так и на обратной стороне).

Г-ну (2)

Вы получаете нижепоименованные грузы на условиях Международной конвенции о перевозке грузов по железным дорогам, а равно постановлений и тарифов железных дорог и железнодорожных групп, которые применяются к данной отправке.

(2) Здесь вносится фамилия и адрес получателя (город, станция, улица, № дома и страна, указания, выдается ли груз на станции назначения, или доставляется на дом.

Дорога отправления

Дорога назначения

Станция назначения

(1) Заполняется отправителем, если он производит нагрузку вагонов.

Знаки и номера	Количество	Род упаковки	Наименование груза	Действительный вес брутто кгр.	Округленный вес для исчисления провозной платы кгр.
Штампель станции отправления	Штампель весовщика	Штампель станции назначения			

Заявление на случай предстоящего исполнения таможенных, акцизных, налоговых, полицейских и других административных обрядностей. Указание количества таможенных пломб. Указание уполномоченного. Другие предусмотренные в законах и правилах заявления

Обозначение подлежащих применению тарифов и указание пути следования

Указание принятых отправителем на себя платежей (франкатура)

Вознаграждение за несправную доставку груза
 Издержки дороги до отправления

Наложный платеж

Подробное обозначение издержек дороги

....., го..... 19.....г.

Подпись и адрес отправителя :

Подлежит уплате отправителем	Подробный перечень сборов	Ставка со 100 кгр.	Подлежит взысканию с получателя			Подлежит уплате отправителем	Подробный перечень сборов	Ставка со 100 кгр.	Подлежит взысканию с получателя			Штемпель передаточных станций
	Идержки до отправления						Перенос					
	Наложный платеж											
	Комиссия за наложение платежа											
	Провозная плата до											
	Дополнительный сбор за явленной суммы вознаграждения в случае несправной доставки груза											
	Перенос											

ПРИЛОЖЕНИЕ III (ст. 12).

ОТСУТСТВИЕ ИЛИ НЕУДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНОСТЬ УПАКОВКИ.

ОБЩЕЕ ЗАЯВЛЕНИЕ.

Станция.....
 железной дороги принимает к перевозке по моему требованию с сегодняшнего дня нижеуказанные,
 сдаваемые мною к перевозке грузы :

.....

.....

.....

Настоящим я признаю, что эти грузы, если они сопровождаются накладною, которая содержит
 указание на это общее заявление, сдаются неупакованными *), в нижеописанной неудовлети-
 тельной упаковке *)

.....

.....

.....-го 19.....г.

(Подпись)

*) Ненужное зачеркивается.

ПРИЛОЖЕНИЕ IV (к § 3, ст. 17).

..... ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА.

№.....

Международное сообщение.

ФРАНКАТУРНАЯ ЗАПИСЬ.

..... скорость.

Станция отправления
Отправитель

Станция назначения
Получатель

Далее указанный груз подлежит выдаче получателю франко *)..... однако со взысканием наложенного платежа в сумме : (прописью)

Настоящая франкатурная записка возвращается на нижеуказанную станцию, где служит оправдательным документом для расчета с отправителем. Отправителем внесено в счет причитающейся суммы : (прописью)

Размер объявленного вознаграждения в случае неисправной доставки : (прописью)

..... го 19 г.

Начальник станции :

Причитается	
Перечень отдельных статей	Сумма
Сумма подлежащая оплате отправителем	
(смотреть на обороте)	

Число	Отправка			
	№		Со станции отправления	На станцию назначения
	Дорожн. ведом.	Накладной		
Адрес или марки и номер:	Количество	Упаковка	Наименование груза	Вес в кгр.
Места				

*) Точно указать вид франкатуры. Он должен соответствовать допущенным § 1 ст. 17 настоящего Положения видам обозначения франкатуры, а именно : a) « франко » ; b) « франко провозная плата и (точное указание сборов, которые желает уплатить отправитель ») ; c) « франко включая всех сборов » ; d) « франко (точное указание сбора или сборов, которые принимает на себя отправитель ») ; e) « франко до..... (границы или пограничной станции или франко до) ».

(ЗАДНЯЯ СТОРОНА ПРИЛОЖЕНИЯ IV).

Возвратить начальнику станции
 при посредстве станции
 при условии до взыскания суммы

Начальник станции :

Возвращен при пересылочной ведомости № от со на
 при пересоставленной пересылочной ведомости № от со на
 при пересоставленной пересылочной ведомости № от со на

ПРИЛОЖЕНИЕ V (ст. 24).

ИЗМЕНЕНИЯ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ.

Прошу станцию
 железной дороги сделать в договоре перевозки нижеуказанной отправки

Марки (знаки) и №№	Количество	Род упаковки	Название груза	Вес в кило- граммах

сданной к перевозке по накладной $\frac{\text{большой}}{\text{малой}}$ скорости
 19.....г., по адресу
 в следующие изменения :

- 1) вернуть на станцию отправления г-ну *)
- 2) задержать в пути до последующих распоряжений ; *)
- 3) задержать выдачу груза до последующих распоряжений ; *)
- 4) выдать на станции ; *)
железной дороги г-ну
- 5) выдать только по уплате наложенного платежа в сумме ; *)
(прописью)
- 6) выдать не по уплате наложенного платежа указанного в накладной, а по уплате наложенного
платежа в сумме ; *)
(прописью)
- 7) выдать не взыскивая наложенного платежа ; *)
- 8) выдать франко..... *)

.....-го 19.....г.
 (Подпись)

*) Ненужное зачеркивается.

Станция железной дороги.

Вышеуказанное последнее распоряжение отправителя препровождается для исполнения с
 соблюдением § 1 ст. 22 Положения о перевозке грузов по железным дорогам. Оно повторено на
 предъявленном отправителем дубликате накладной. Свидетельство о наложенном платеже
 исправлено. Настоящее уведомление относится к нашей телеграмме № ст.
 отобрано

.....-го 19.....г.
 Начальник станции

ВРЕМЕННЫЕ ПОСТАНОВЛЕНИЯ

ОБ ИЗМЕНЕНИЯХ И ДОПОЛНЕНИЯХ Положения о перевозке пассажиров и багажа в прямом сообщении железных дорог СССР, Латвии и Эстонии.

К статье 6.

По § 1. — § 1 о снабжении билетов знаками не применяется.

К статье 7.

По § 1. — § 1 заменяется нижеследующей редакцией: Дети в возрасте не старше пяти лет, если они не занимают особое место, перевозятся бесплатно без билета.

По § 2. — В § 2 соответственные указания на четырехлетний возраст детей, заменяются указаниями на пятилетний возраст.

К статье 18.

По § 3. — Постановления второго и третьего абзаца § 3 не применяются, а вместо них подлежат применению законы и правила, действующие в той стране, где изложенные нарушения были обнаружены.

К статье 20.

По § 4. — Допускается одновременно применение и бланков внутреннего сообщения дороги отправления.

К статье 23.

По § 2. — Срок применения другими железными дорогами измененного тарифа, установленный § 2 (абзацы 3 и 4) в восемь дней, заменяется сроком в 15 дней.

К статье 26.

Положение ст. 26 не применяются, а вместо них устанавливается, что возвращение уплоченных сумм определяется и производится на каждой железной дороге согласно внутренним законам и правил, действующих на этой дороге.

К статье 31.

Положения ст. 31 не применяются, а вместо них устанавливается, что в случае полной или частичной утраты багажа железная дорога обязана уплатить вознаграждение в размере, определенном по законам той страны, в пределах которой произошла полная или частичная утрата багажа.

К статье 32.

По § 3. — Ссылка в § 3 на ст. 35, касающаяся вознаграждения за неисправную доставку багажа, не имеет применения.

К статье 33.

Положения ст. 33 не применяются, а вместо них устанавливается, что в случае повреждения багажа железная дорога обязана уплатить вознаграждение согласно законам той страны, в пределах которой произошло повреждение багажа.

К статье 34.

Положения ст. 34 не применяются, а устанавливается, что размеры вознаграждения за несвоевременную выдачу багажа определяются согласно законам страны дороги назначения.

К статье 35.

Положения ст. 35 не применяются, однако для железных дорог СССР допускается порядок обязательного объявления ценности отправляемого багажа по законам и правилам, действующим на этих дорогах, только лишь за протяжение перевозки этого багажа по железным дорогам СССР.

К статье 36.

Положения ст. 36 не применяются, а размеры вознаграждения в случаях злого умысла или явного упущения железной дороги определяются согласно законам страны виновной дороги.

К статье 44.

По § 2. — Постановления п. 4 § 2 о претензиях за незаметные снаружи недостатки не применяются.

К статье 49.

Постановления ст. 49 не применяются.

Рига, двадцать девятого октября тысяча девятьсот двадцать пятого года.

Подписи : А. ЧЕРНЫХ.
Jul. SELJAMA.
H. SELMIŅŠ.
J. PAULUKS.

ВРЕМЕННЫЕ ПОСТАНОВЛЕНИЯ

ОБ ИЗМЕНЕНИЯХ И ДОПОЛНЕНИЯХ к Положению о перевозке грузов в прямом сообщении железных дорог СССР., Латвии и Эстонии.

К статье 4.

По § 1 п. 1, а равно по последующим параграфам, в которых имеется ссылка на приложение 1. Перечень предметов условно допускаемых к перевозке и правила их перевозки издаются в порядке исполнительных постановлений.

Постановление абз. *b* п. 2 § 1 заменяются следующим: «Провозная плата должна быть обязательно внесена при отправлении за все протяжение перевозки до пограничного пункта и от пограничного пункта до станции назначения по тарифам действующим в каждой из стран, при чем плата от пограничного пункта до станции назначения должна быть произведена сопровождающим в валюте, принятой в стране назначения.»

К статье 6.

По § 1. — Допускаются, кроме формы указанной в Положении, бланки накладных существующего на дороге отправления образца для внутреннего сообщения как малой, так и большой скорости, при чем на каждой накладной должно быть напечатано или написано от руки или штемпелем «прямое СССР, Латвийско-Эстонское железнодорожное сообщение.»

По § 4. — При предъявлении бланков накладной внутреннего образца с теми отличиями его, которые установлены для бланков большой скорости (зеленая полоса и др.), таковые бланки имеют то же значение, что и бланки с красными полосами.

По § 6 п. *e*. — Прикрепление к накладной подписанных отправителем особых листов не допускается.

По § 6. — Указания «до востребования на станции» или «доставить по адресу» (п. *h*) и указание размера наложенного на груз платежа и издержек, произведенных на основании се. 19 железною дорогою (п. *m*) — не допускаются.

По § 6 п. *n* — указание пути следования с обозначением станций, на которых имеют быть исполнены таможенные обрядности является обязательным для отправителя.

К статье 7.

По § 5. — Добавочная плата определяется не по правилам указанным в § 5, а по правилам внутреннего сообщения дорог следования. Дорога, обнаружившая неисправность, взыскивает добавочные платы лишь за свое протяжение, сообщая другим дорогам, для взыскания или с грузоотправителя или грузополучателя добавочных плат за их протяжение, копии актов об обнаруженных неправильностях.

По § 6. — § 6 заменяется следующим Положением: подлежащие согласно § 5 добавочные платы взыскиваются соответственно дорогой отправления с грузоотправителя, а дорогой назначения с грузополучателя, несмотря на то, в каком месте были установлены факты, вызывающие взимание добавочных плат.

Если ценность груза не покрывает добавочных плат или если получатель отказывается от приема груза, то отправитель один обязан возместить недоборы.

По § 8. — § 8 заменяется следующими Положениями: если перегруз вагона обнаружен станцією отправления или одной из промежуточных станций, то излишний груз может быть отгружен из вагона и выслан на станцию назначения при новых перевозочных документах, составленных станцією отгрузки.

Провозная плата за излишек груза за пройденное расстояние исчисляется по тарифу, применяемому к общей отправке, с начислением в подлежащих случаях предвиденной в § 5 настоящей статьи добавочной платы; расходы по отгрузке исчисляются по тарифу дополнительных сборов дороги, производившей отгрузку.

К статье 9.

По § 3 пункты «b», «c» и «d» не применяются.

К статье 11.

Вместо сроков доставки и порядка их применения, установленных ст. 11, применяются сроки доставки и порядок их применения, установленные в каждой стране дорог следования за путь следования в данной стране.

К статье 12.

По § 6. — Снабжение каждого грузового места ярлыком с указанием станции назначения для отправителя не обязательно.

К статье 17.

Постановления ст. 17 заменяются следующими:

1. Отправитель при сдаче груза к отправлению обязан уплатить железной дороге отправления полностью провозную плату и дополнительные сборы до границы того государства, на территории коего расположена станция отправления. Тарифные правила определяют, исчисляется ли плата до государственной границы или до одной из пограничных станций. За сим, стоимость перевозки от этой границы до станции назначения переводится на получателя груза и подлежит взысканию станцией назначения. Равным образом подлежат обязательной уплате получателем груза станции назначения всякого рода непредвиденные при отправлении и возникшие в пути сборы на дорогах страны отправления, если таковые сборы не были частично или полностью оплачены отправителем.

2. Взысканные при отправлении суммы станция отправления должна подробно указать как в накладной, так и в дубликате ее.

К статье 18.

Вместо постановлений §§ 2, 3 и 4 применяются внутренние законы и правила, действующие на дорогах, допустивших перебор или недобор.

К статье 19.

Постановления ст. 19 не применяются.

К статье 21.

Постановления абзаца второго § 1 и § 2, касающиеся изменения наложенных платежей, не применяются :

К статье 31.

Абзац « *b* » § 1 излагается в следующей редакции :

« *b* ») один процент — для прочих сухих грузов, подверженных убыли в весе при перевозках за исключением соли сухой, руд, туфов земледобрильных, для которых устанавливается норма убыли в 1,50 %, антрацита, кокса, угля каменного бурого и черного, брикетов каменноугольных и торфяных, для которых устанавливается норма убыли в 2,50 %, и кукурузы, для которой устанавливается норма убыли в 1 % на каждые 250 километров, но не более в общем 3 %.

К статье 41.

Постановление § 2, определяющее, что только отправителю принадлежит право иска по наложенным платежам, не применяется.

К статье 42.

Постановление § 2, касающееся исков по наложенным платежам, не применяется.

К статье 44.

Постановления п. 4 § 2 о претензиях за незаметные снаружи недостатки не применяются.

К статье 45.

Пункт « *a* » § 1 и пункт « *d* » § 2, как касающиеся наложенных платежей, не применяются.

К статье 47.

Постановления § 3 об обязанностях дороги отправительницы не применяются.

К статье 49.

Постановления ст. 49 не применяются.

Рига, двадцать девятого октября тысяча девятьсот двадцать пятого года.

Подписали : А. ЧЕРНЫХ.
Jul. SELJAMA.
H. SELMIŅŠ.
J. PAULUKS.

PROTOCOLE DE CLOTURE ¹

A la signature en date de ce jour de la Convention ferroviaire avec ses quatre annexes, convention élaborée par les représentants de la Lettonie, de l'Union des Républiques soviétistes socialistes et de l'Estonie au cours de la Conférence de Riga du 1^{er} au 29 juillet 1924, les plénipotentiaires des trois gouvernements susnommés sont convenus de fixer au 1^{er} décembre 1925 l'entrée en vigueur de ladite convention avec ses quatre annexes.

En foi de quoi les plénipotentiaires soussignés ont dressé le présent protocole et l'ont muni de leurs signatures.

Fait en trois exemplaires et signé à Riga, le 29 octobre 1925.

(Signé) H. CELMIŅŠ.
J. PAULUKS.
A. TCHERNIKH.
Jul. SELJAMAA.

¹ Communiqué par le ministre des Affaires étrangères de Lettonie, le 10 septembre 1927.

¹ Communicated by the Latvian Minister for Foreign Affairs, September 10, 1927.

¹ TRADUCTION.

N^o 1529. — CONVENTION ENTRE L'ESTONIE, LA LETTONIE ET L'UNION DES RÉPUBLIQUES SOVIÉTISTES SOCIALISTES, RELATIVE AU TRAFIC FERROVIAIRE DIRECT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES. SIGNÉE A RIGA, LE 29 OCTOBRE 1925.

En vue de favoriser le développement ultérieur des relations réciproques par les voies de communication, L'UNION DES RÉPUBLIQUES SOVIÉTISTES SOCIALISTES, LA LETTONIE et L'ESTONIE ont résolu de conclure la présente convention relative au trafic ferroviaire direct des voyageurs et des marchandises et d'abroger les conventions conclues isolément entre les Etats susmentionnés, c'est-à-dire : entre la Russie et l'Estonie, le 17 septembre 1920, entre la Russie et la Lettonie, le 26 février 1921, entre la Lettonie et l'Estonie, le 28 juillet 1921.

A cet effet, ces pays ont désigné pour leurs plénipotentiaires :

LE GOUVERNEMENT DE L'UNION DES RÉPUBLIQUES SOVIÉTISTES SOCIALISTES :

Son ministre plénipotentiaire en Lettonie, Alexis Sergievitch TCHERNIKH ;

LE GOUVERNEMENT DE LA LETTONIE :

Le président du Conseil, ministre des Affaires étrangères, Hugo CELMINŠ ; et

Le ministre des Communications, Janis PAULUKS ; et

LE GOUVERNEMENT D'ESTONIE :

Son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire en Lettonie, Julius SELJAMAA ;

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, reconnus en bonne et due forme, ont signé le texte de la convention ci-après :

Paragraphe I.

Entre les chemins de fer d'Etat de l'U. R. S. S., de la Lettonie et de l'Estonie, il sera établi un trafic direct des voyageurs et des marchandises, lequel sera dénommé : « Trafic ferroviaire direct entre l'U. R. S. S., la Lettonie et l'Estonie ».

Dans ce trafic, le transport des voyageurs, des bagages et des marchandises sera effectué entre des gares déterminées, mentionnées aux tarifs des chemins de fer soviétiques, lettons et estoniens, qui prennent part au trafic direct en question.

La liste des gares entre lesquelles il y aura un trafic direct de voyageurs et de marchandises sera établie dans des conférences de représentants des Parties contractantes, ou en vertu d'accords conclus au préalable entre lesdites Parties par l'intermédiaire de l'administration chargée de ce trafic.

Autant que possible, le trafic des voyageurs et des marchandises se fera sans transbordement entre les gares réunies par des voies d'un écartement identique.

Paragraphe II.

Les droits et les obligations réciproques des chemins de fer de l'U. R. S. S., de la Lettonie et l'Estonie, d'une part, et des usagers du trafic direct entre ces chemins de fer, d'autre part, sont

¹ Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations.

¹ TRANSLATION.

No. 1529. — CONVENTION BETWEEN ESTONIA, LATVIA AND THE UNION OF SOCIALIST SOVIET REPUBLICS RELATING TO THE THROUGH RAILWAY TRAFFIC OF PASSENGERS AND GOODS. SIGNED AT RIGA, OCTOBER 29, 1925.

With a view to promoting the further development of reciprocal relations by routes of communication, THE UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS, LATVIA and ESTONIA have resolved to conclude the present Convention relating to the through railway traffic of passengers and goods, and to abrogate the Conventions concluded separately between the above-mentioned States, namely, between Russia and Estonia on September 17, 1920, between Russia and Latvia on February 26, 1921, and between Latvia and Estonia on July 28, 1921.

For this purpose the above-mentioned countries have appointed as their Plenipotentiaries :

THE GOVERNMENT OF THE UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS :

M. Alexis Sergievitch TCHERNIKH, Minister Plenipotentiary in Latvia ;

THE LATVIAN GOVERNMENT :

M. Hugo CELMINŠ, Prime Minister and Minister for Foreign Affairs, and
M. Janis PAULUKS, Minister of Communications, and

THE ESTONIAN GOVERNMENT :

M. Julius SELIAMAA, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary in Latvia,

Who, having communicated their full powers, found in good and due form, have signed the text of the following Convention.

Paragraph I.

A through passenger and goods service, entitled " Through railway service between the U. S. S. R., Latvia and Estonia " shall be established between the State railways of the U. S. S. R., Latvia and Estonia.

By this service passengers, luggage and goods shall be conveyed between certain stations specified in the tariffs of the Soviet, Latvian and Estonian railways which take part in the aforesaid through service.

The list of the stations between which the through passengers and goods service is to be instituted shall be drawn up either by conferences between representatives of the Contracting Parties, or in virtue of agreements previously concluded between the said Parties through the intermediary of the Administrations responsible for this service.

Passengers and goods using this service shall as far as possible be conveyed without transhipment between stations which are connected by lines of the same gauge.

Paragraph II.

The mutual rights and obligations of the U. S. S. R., Latvian and Estonian railways, on the one hand, and of the users of the through service by these railways, on the other hand, shall be

¹ Translated by the Secretariat of the League of Nations.

régis par les Règlements suivants : a) « Règlement relatif au transport des voyageurs et des bagages » et b) « Règlement relatif au transport des marchandises en trafic direct », lesquels sont joints à la présente convention et doivent être ratifiés par chacune des Parties contractantes.

Devront être ratifiées de la même manière que la présente convention, les dispositions transitoires qui y sont jointes, et qui y sont adoptées par les Parties en vue d'amender ou de modifier les règles concernant le transport des voyageurs et des bagages, ainsi que les marchandises.

Les dispositions réglementaires publiées en application des règlements susmentionnés et des dispositions transitoires, devront être approuvées par les bureaux chargés de la gestion des voies de communication.

Paragraphe III.

Les droits et les obligations réciproques des chemins de fer de l'U. R. S. S., de la Lettonie et de l'Estonie, qui se rapportent au trafic direct entre les voies ferrées, sont régis par « l'Accord concernant le trafic direct », « l'Accord concernant l'utilisation réciproque des fourgons », « l'Accord concernant l'utilisation des tronçons de transit des voies ferrées voisines », « l'Accord concernant le trafic des voyageurs sans transbordement » et les autres accords, conclus en vue de faciliter et de développer les communications directes et intérieures qui doivent être approuvés par les bureaux gouvernementaux de l'U. R. S. S., de la Lettonie et de l'Estonie, chargés de la gestion des chemins de fer.

Paragraphe IV.

Le prix du transport des voyageurs, des bagages et des marchandises, ainsi que les autres redevances, sont perçues par chaque Partie contractante pour le parcours effectué dans les limites de son territoire et conformément aux tarifs appliqués au trafic local, le jour de la conclusion du contrat de transport, ou conformément aux tarifs établis expressément à cette fin. Cependant, les taux de ces derniers tarifs ne pourront pas être supérieurs au taux des tarifs appliqués au trafic local entre la frontière de l'Etat et la gare de destination ou d'expédition.

Le terme « prix du tarif » comprend aussi bien le prix du transport que les surtaxes ferroviaires de toute nature.

Paragraphe V.

Le transfert réciproque des voyageurs, des bagages et des marchandises sera effectué aux gares frontières d'échange, qui devront être situées aussi près que possible de la frontière de l'Etat et qui, au point de vue technique devront être aménagées de manière à permettre aux chemins de fer voisins d'y effectuer le transfert et le transbordement des voyageurs et le transfert des wagons, des bagages et des marchandises, sous réserve que toutes facilités seront fournies pour assurer l'accomplissement des formalités administratives et douanières ainsi que des formalités de la régie.

En vertu d'arrangements particuliers, le transbordement et le transfert pourront également être effectués à la gare frontière du chemin de fer du pays de départ ou d'expédition.

En application du présent article, les administrations compétentes des chemins de fer limitrophes des Parties contractantes devront conclure entre elles des arrangements particuliers au sujet des jonctions ferroviaires, concernant :

L'ordre et les conditions de la marche des trains entre les gares frontières d'échange ;

L'utilisation du réseau télégraphique et téléphonique ferroviaire pour les besoins du service du trafic d'échange entre les gares frontières ;

L'utilisation réciproque des installations des gares frontières d'échange ;

Les modalités du transfert des voyageurs, des bagages et des marchandises ;

Les mesures à prendre en vue de faire concorder les heures de départ et d'arrivée des trains employés au service du trafic direct des voyageurs, ainsi que les mesures concernant les autres questions relatives à la traction et se rapportant au trafic des gares frontières, telles que la solution des enquêtes relatives à des accidents de chemin de fer, etc.

governed by the following Regulations: (a) "Regulations governing the conveyance of passengers and baggage", and (b) "Regulations governing the carriage of goods in through traffic". The said regulations are attached to the present Convention and must be ratified by each of the Contracting Parties.

The transitional clauses attached to the present Convention, and adopted by the Parties with a view to amending or modifying the rules concerning the conveyance of passengers, luggage and goods, shall be subject to ratification in the same manner as the present Convention.

The administrative regulations issued in application of the above-mentioned Regulations and transitional clauses must be approved by the authorities responsible for the operation of the routes of communication.

Paragraph III.

The mutual rights and obligations of the railways of the U. S. S. R., Latvia and Estonia relating to through traffic by these railway lines shall be governed by the "Agreement concerning through traffic", "the Agreement concerning the reciprocal utilisation of brake-vans", "the Agreement concerning the utilisation of the transit sections of neighbouring railway lines", "the Agreement concerning through passenger traffic" and the other agreements concluded with a view to facilitating and developing through and internal communications. The said agreements must be approved by the governmental authorities of the U. S. S. R., Latvia and Estonia, who are responsible for the operation of the railways.

Paragraph IV.

The fares and rates chargeable for the carriage of passengers, baggage and goods, as well as other dues, shall be collected by each Contracting Party in respect of the distance travelled within its territory, and in conformity with the rates charged for local traffic on the date of the conclusion of the transport contract, or in conformity with the rates expressly fixed for this purpose. Nevertheless, the latter may not exceed the scale charged for local traffic between the frontier and the station of destination or consignment.

The term "rates" in this connection includes both the cost of conveyance and the railway supercharges of all kinds.

Paragraph V.

The reciprocal transfer of passengers, baggage and goods shall take place at the frontier exchange stations, which must be situated as close as possible to the frontier, and which must be technically equipped so as to enable the adjoining railways to effect the handing over and transfer of passengers and the handing over of waggons, baggage and goods, it being understood that every facility shall be given for the carrying out of administrative Customs and excise formalities.

Transshipment and transfer may also take place, in virtue of special agreements, at the frontier station of the railway of the country of departure or consignment.

In application of the present Article, the competent Administrations of the frontier railways of the Contracting Parties shall conclude special agreements with each other in regard to railway junctions, on the following points:

The order and conditions of the running of trains between the frontier exchange stations;

The utilisation of the railway telegraph and telephone wires for the requirements of the exchange traffic between the frontier stations;

The reciprocal utilisation of the equipment and plant of the frontier exchange stations;

The rules for the transfer of passengers, baggage and goods;

The measures to be taken with a view to the synchronisation of the times of departure and arrival of trains employed in the through passenger service, as well as the measures in connection with other questions relating to traction and affecting traffic at the frontier stations, such as the conduct of enquiries into railway accidents, etc.

Ces arrangements devront être approuvés par les bureaux gouvernementaux des Parties contractantes, chargés de la gestion des chemins de fer.

Paragraphe VI.

Lorsque les trains d'une des Parties contractantes circulent sur les voies ferrées d'une des autres Parties contractantes, les agents des trains, aussi bien les mécaniciens que les contrôleurs, qui se trouvent sur le territoire étranger, doivent observer tous les règlements locaux concernant l'exploitation technique ainsi que les signaux, et ils doivent exécuter tous les ordres légitimes qui leur sont adressés par l'administration des chemins de fer compétente, chaque administration étant responsable des conséquences des accidents qui pourraient se produire dans son district et jusqu'à la frontière de l'État. Chaque administration aura un droit absolu de recours contre le chemin de fer voisin sur le réseau duquel se serait produit un accident imputable à son personnel ou au mauvais état de son matériel roulant. Des commissions paritaires, composées d'agents des chemins de fer limitrophes, procéderont aux constatations.

Chaque administration de chemin de fer est responsable des actes et fautes de service de ses agents et de ses ouvriers.

Au cas où il serait impossible de s'entendre sur la part de responsabilité matérielle incombant respectivement aux deux administrations, la question sera soumise, par la Partie intéressée, à la conférence la plus proche des représentants des Parties signataires de la présente convention relative au trafic direct. Si la question ne peut être résolue par la conférence, celle-ci indiquera la procédure que devront suivre ultérieurement les Parties au litige, en vue de rechercher la solution de la question par voie d'arbitrage.

Paragraphe VII.

Dans les communications par lettre ou par télégraphe, chaque Partie emploiera la langue nationale en joignant à l'original une traduction dans la langue nationale du destinataire, ou bien elle emploiera cette dernière langue.

Paragraphe VIII.

L'utilisation du réseau télégraphique et téléphonique ferroviaire, pour les besoins du service des chemins de fer, ainsi que le transport de la correspondance de service, seront gratuits.

Un arrangement particulier sera conclu entre les administrations ferroviaires en vue de régler le transport gratuit des employés de chemins de fer intéressés au trafic visé par la présente convention.

Paragraphe IX.

Les lois douanières, de la régie, les lois relatives au régime des passeports et les autres lois concernant le trafic ferroviaire, de même que les règlements administratifs en vigueur ou ceux qui pourraient être édictés ultérieurement par chacune des Parties, sont applicables au trafic direct.

Note 1. — Les objets suivants sont exemptés de la visite douanière et des droits d'entrée :

1° Le matériel roulant de tout genre, franchissant les frontières d'État des Parties contractantes, en vertu des dispositions de la présente convention et conformément aux arrangements conclus en application de celle-ci ;

2° Le matériel de service et les dispositifs et pièces détachées indispensables en cours de route, afférent au matériel roulant susmentionné ;

3° Les pièces de rechange de tout genre envoyées en vue de la réparation du matériel roulant mentionné en 1 de la présente note, lorsque cette réparation a eu lieu hors des frontières de l'État qui expédie ces pièces et lorsqu'elles sont envoyées séparément avec les feuilles de route.

Note 2. — En matière de passeports, et après accord entre les autorités compétentes, des autorisations permanentes, concernant le libre passage de la frontière à pied ou en voiture, sans obligation

These arrangements must be approved by the governmental authorities of the Contracting Parties responsible for the operation of the railways.

Paragraph VI.

When the trains of one of the Contracting Parties run on the lines of one of the other Contracting Parties, the train staff, whether engine-drivers or ticket collectors, must, while in foreign territory, observe all local regulations concerning technical operation and signalling and must obey all lawful orders given therein by the competent railway administration. Each administration shall be held answerable for the consequence of accidents which may occur in its own district up to the frontier. Each administration shall have an absolute right of recovery for damages against the adjoining railway if an accident is caused through the negligence of that railway's staff or in consequence of the defective conditions of its rolling stock. Paritative commissions composed of agents of the neighbouring railways shall proceed to an investigation of the facts.

Each railway administration shall be responsible for the administrative acts and offences of its staff and workmen.

Should it prove impossible to agree on the material liabilities of the respective administrations, the question shall be submitted by the Party concerned to the next conference on through traffic between the representatives of the signatories of the present Convention. If the question cannot be settled by the conference, the latter shall indicate the steps to be taken by the Parties to the dispute with a view to a settlement by arbitration.

Paragraph VII.

In communications by letter or telegram, each party shall employ its national language and attach to the original a translation in the language of the recipient country, or alternatively, it shall employ the latter language.

Paragraph VIII.

No charge shall be made for the use of the railway telegraph and telephone lines for the official requirements of the railways, or for the conveyance of official correspondence.

A special agreement shall be concluded between the railway administrations with a view to regulating the free conveyance of railway staff engaged in the traffic covered by the present Convention.

Paragraph IX.

All Customs, fiscal and passport laws and any other laws concerning railway traffic, as well as the administrative regulations in force, or those which may be enacted hereafter by any of the Parties shall be applicable to the through railway service.

NOTE 1. The following articles shall be exempted from Customs inspection and import duties :

(1) Rolling stock of all kinds crossing the frontiers of the Contracting Parties in pursuance of the provisions of the present Convention and in conformity with the arrangements concluded in application thereof.

(2) Service material, appliances and detached parts belonging to the rolling stock mentioned above and essential to its running.

(3) Spare parts of all kinds, despatched with a view to the repair of the rolling stock mentioned in (1) of the present note, when such repairs take place outside the frontiers of the State despatching the said parts and when they are sent separately on way-bills.

NOTE 2. As regards passports, standing permits authorising free passage of the frontier on foot or in vehicles without necessity of entrance or exit visas in each instance and made out for a specified

de visa d'entrée ou de sortie dans chaque cas particulier, et établies pour une période déterminée, pourront être délivrées aux employés des administrations et des lignes des chemins de fer avoisinant la frontière, ainsi qu'aux agents des douanes ou des administrations que leurs fonctions appellent à franchir la frontière en application de la présente convention, des règlements relatifs aux transports et des dispositions transitoires qui s'y rapportent, ainsi que des accords conclus par les Parties et relatifs au trafic direct et à l'échange des wagons.

Paragraphe X.

Des conférences des représentants des Parties contractantes seront convoquées en vue de régler les questions concernant le trafic direct. L'une des administrations ferroviaires participant à ce trafic, ou la direction de l'organe central d'administration des chemins de fer, sera désignée comme office administratif.

Les dispositions élaborées dans les conférences et approuvées dans chaque pays par les bureaux gouvernementaux chargés de la gestion des chemins de fer, régleront la convocation et le fonctionnement des conférences, ainsi que la désignation et le fonctionnement de l'office administratif.

Paragraphe XI.

La présente convention est établie et signée en un exemplaire en langue russe, et une traduction en langue estonienne et en langue lettone y est jointe. Le texte original et les traductions seront conservés dans les archives du Gouvernement letton.

Une copie authentique du texte original et de la traduction sera remise à chaque Partie contractante.

La présente convention sera ratifiée par le gouvernement de chacune des Parties contractantes.

Les instruments de ratification seront confiés à la garde du Gouvernement letton, et il sera dressé un procès-verbal.

La remise desdits instruments sera effectuée simultanément par toutes les Parties contractantes à Riga, dans un délai de deux mois au plus tard, à compter du jour de la signature de la convention.

Paragraphe XII.

La présente convention est conclue pour une durée indéterminée. Elle entrera en vigueur le premier jour du second mois qui suivra le mois au cours duquel sera établi le procès-verbal concernant la remise des instruments de ratification.

La Partie qui désirera dénoncer la convention sera tenue de prévenir les autres Parties contractantes six mois à l'avance, par l'intermédiaire de l'office administratif.

RIGA, le vingt-neuf octobre, mil neuf cent vingt-cinq.

(Signé) A. TCHERNIKH.
Jul. SELJAMAA.
H. CELMINŠ.
J. PAULUKS.

period, shall be issued in pursuance of agreements between the competent authorities to the employees of the administrations and railway lines in the neighbourhood of the frontier and to the Customs and administrative officials whose duties oblige them to cross the frontier whether in application of the present Convention, of the traffic regulations and of the transitional clauses relating thereto, or in application of the agreements concluded by the Parties with regard to the through traffic and exchange of waggons.

Paragraph X.

Conferences of representatives of the Contracting Parties shall be held with a view to settling questions concerning the through railway service. One of the railway administrations concerned in this traffic, or the Directorate of the Central Railway Administration, shall be designated to act as administrative office.

The convening and procedure of the conferences, and the designation and operation of the administration office should be governed by rules drawn up by the conferences and approved in each country by the governmental authorities responsible for the operation of the railways.

Paragraph XI.

The present Convention has been drawn up and signed in a single copy in Russian, and translations in Estonian and Latvian are attached. The original text and the translations shall be preserved in the archives of the Latvian Government.

An authentic copy of the original text and of the translation shall be delivered to each Contracting Party.

The present Convention shall be ratified by the Government of each of the Contracting Parties.

The instruments of ratification shall be deposited with the Latvian Government and a *procès-verbal* of the proceedings shall be drawn up.

The delivery of the said instruments shall be effected simultaneously by all the Contracting Parties at Riga within two months from the date of signature of the Convention.

Paragraph XII.

The present Convention is concluded for an indefinite period. It shall come into force on the first day of the second month following that in which the *procès-verbal* of the handing over of the instruments of ratification was drawn up.

Any Party desiring to denounce the Convention shall be obliged to notify the other Contracting Parties six months in advance through the administrative office.

RIGA, *October the twenty-ninth, One thousand nine hundred and twenty-five.*

(Signed) A. TCHERNIKH.
Jul. SELJAMAA.
H. CELMINŠ.
J. PAULUKS.

RÈGLEMENT

CONCERNANT LE TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES EN TRAFIC DIRECT SUR LES CHEMINS DE FER DE L'U. R. S. S., DE LA LETTONIE ET DE L'ESTONIE.

TITRE PREMIER

OBJET ET PORTÉE DU RÈGLEMENT.

*Article premier.**Chemins de fer et transports auxquels s'applique le règlement.*

§ 1. — Le présent règlement s'applique à tous les transports de voyageurs et de bagages avec des titres de transports internationaux pour des parcours empruntant les territoires d'au moins deux des Etats contractants.

§ 2. — Sont toutefois exceptés de l'application du présent règlement :

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

a) Lorsque les lignes par lesquelles s'effectue le transit sont 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 exploitées par un chemin de fer de l'Etat de départ, si les chemins de fer intéressés ont conclu des arrangements particuliers en vertu desquels ces transports ne sont pas considérés comme internationaux.

2° Les transports entre stations de deux Etats limitrophes s'ils sont effectués sur tout le parcours par des chemins de fer de l'un de ces Etats, si l'autre Etat participant au transport ne s'y oppose pas.

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

*Article 2.**Participation d'entreprises autres que les chemins de fer.*

§ 1. — Peuvent être incluses dans le trafic direct, en sus des chemins de fer, des lignes régulières de services automobiles ou de navigation complétant des parcours par voie ferrée et effectuant les transports internationaux sous la responsabilité d'un Etat contractant.

§ 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 le présent règlement, sous réserve des modifications résultant nécessairement des modalités différentes du transport. Ces modifications ne peuvent, toutefois, pas déroger aux règles de responsabilité établies par le présent règlement.

§ 3. — Tout Etat qui désire faire inclure dans le trafic direct une des lignes désignées au § 1, doit prendre les mesures utiles pour que les modifications prévues au § 2 soient publiées dans les mêmes formes que les tarifs.

*Article 3.**Soudure.*

§ 1. — Le règlement est également applicable aux transports de voyageurs et de bagages effectués au départ d'une station non inscrite dans un tarif international, sur une station de soudure

TRAFFIC REGULATIONS

GOVERNING THE THROUGH CARRIAGE OF PASSENGERS AND BAGGAGE BY RAIL BETWEEN THE U. S. S. R.,
LATVIA AND ESTONIA.

PART I.

PURPOSE AND SCOPE OF THE REGULATIONS.

Article 1.

Railways and Traffic to which the Regulations shall apply.

§ 1. — The present Regulations shall apply to all conveyance of passengers and baggage effected in virtue of international transport documents over the territory of at least two of the Contracting States.

§ 2. — The present Regulations shall not, however, apply to :

(1) Cases where the despatching and receiving stations are both in the territory of the same State and the traffic only passes over the territory of another State in transit :

(a) When the lines over which the traffic is carried in transit are operated by a railway of the State from which the goods are despatched ;

(b) When the railways concerned have concluded special agreements in virtue of which such traffic is not to be regarded as international, even if the lines over which the goods are carried in transit are not operated by a railway of the State from which the goods are despatched.

(2) Goods carried between stations of two adjacent States, when the whole of the journey has taken place over the railways of one of those States, provided however that no objection is raised by the other State concerned in the conveyance of the goods.

§ 3. — Journeys for which international passenger tickets and baggage registration vouchers are issued shall be indicated in the tariffs.

Article 2.

Participation of Undertakings other than Railways.

§ 1. — In addition to railways, regular automobile or navigation services which supplement the railway service and carry international traffic may also be included in the through service upon the responsibility of a Contracting State.

§ 2. — Such undertakings shall be subject to all the obligations imposed, and be entitled to all the rights conferred on railways by the present Regulations, subject to any modifications necessitated by differences in methods of transport. Such modifications shall not, however, in any way affect the rules as to liability laid down in the present Convention.

§ 3. — Every State desiring to have one of the services referred to in § 1 included in through railway service must take the necessary steps to have the modifications referred to in § 2 published in the same manner as the tariffs.

Article 3.

Combined Tickets.

§ 1. — The present Regulations shall also apply to the conveyance of passengers and baggage from a station which is not entered in an international tariff to a junction station of the same

du même Etat inscrite dans ce tarif et de là sur une destination inscrite dans ce même tarif, soit avec un billet ou bulletin de bagages international dans lesquels les taxes du parcours direct et du parcours de soudure sont additionnées, soit avec deux billets soudés. S'il est établi deux billets, le second doit porter la mention de la station de départ primitive.

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

Article 4.

Obligation pour le chemin de fer de transporter.

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

- a) Le voyageur se conforme aux prescriptions du présent règlement ;
- b) Le transport soit possible avec les moyens ordinaires de transport ;
- c) Le transport ne soit pas interdit dans un des Etats intéressés, par suite de dispositions légales ou pour des raisons d'ordre public ;
- d) Le transport ne soit pas empêché par des circonstances que le chemin de fer ne pouvait éviter et auxquelles il ne dépendait pas de lui de remédier.

TITRE II

CONTRAT DE TRANSPORT.

CHAPITRE PREMIER

TRANSPORT DES VOYAGEURS.

Article 5.

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

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

Article 6.

Billets.

§ 1. — Les billets délivrés pour un transport international régi par le présent règlement doivent porter le signe **Q**

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

- a) L'indication des stations de départ et de destination ;
- b) L'itinéraire ; si l'emploi de différents itinéraires ou moyens de transport est permis, cette faculté doit être mentionnée ;
- c) La catégorie du train et la classe de voiture ;
- d) Le prix de transport ;
- e) Le jour où commence la validité ;
- f) La durée de validité.

State which is entered in the tariff and thence to a destination entered in the same tariff, such carriage to be effected either on an international ticket or baggage registration voucher in which the charges for the through and junction stages are added together, or on two combined tickets. If two tickets are issued the second must state the station of original departure.

§ 2. — The railways shall decide whether, and subject to what conditions, these combined tickets may be applied for at certain stations. A list of these stations shall be drawn up and communicated to the other railways concerned.

Article 4.

Obligation of railways to effect carriage.

Where an international tariff exists for a given journey or where combined tickets are admissible under Article 3, carriage may not be refused provided that :

- (a) The passenger complies with the provisions of the present Regulations ;
- (b) It is possible for the carriage to be effected by the ordinary means of transport ;
- (c) Traffic has not been suspended in one of the States concerned in virtue of legal measures or to safeguard public order ;
- (d) Traffic is not prevented by circumstances beyond the control of the railway, and that it was not the duty of the railway to remove the difficulties arising therefrom.

PART II.

TRANSPORT CONTRACT.

CHAPTER I.

TRANSPORT OF PASSENGERS.

Article 5.

§ 1. — Passengers must be provided with a ticket from the beginning of the journey. Exceptions may be provided for in the tariffs.

§ 2. — Passengers must keep their tickets for the whole duration of the journey. They must show them to the train ticket inspectors when required and give them up on arrival.

Article 6.

Tickets.

§ 1. — Tickets issued in virtue of the present international traffic Regulations must be provided with the mark **Q**.

§ 2. — The tickets shall contain the following particulars :

- (a) The names of the stations of departure and arrival ;
- (b) The route ; if the passenger has the option of different routes or of different means of transport, the fact must be stated ;
- (c) The category of train and the class ;
- (d) The fare ;
- (e) The first day of validity of the ticket ;
- (f) The period of validity,

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

§ 4. — Les billets formés d'un livret renfermant des feuillets de contrôle ainsi que les billets à coupons combinés, constituent un titre de transport unique au sens du présent règlement.

Les billets réunis sous une couverture par des bureaux de voyage officiels ou des agences privées constituent chacun un titre de transport distinct soumis, suivant le cas, à la réglementation intérieure de l'Etat intéressé ou au présent règlement.

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

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

Article 7.

Réduction de prix pour les enfants.

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

§ 2. — Les enfants âgés de plus de quatre ans jusqu'à dix ans révolus, et les enfants plus jeunes pour lesquels une place distincte est réclamée, sont transportés à des prix réduits qui ne peuvent dépasser la moitié des prix perçus pour les billets d'adultes.

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

Article 8.

Durée de validité des billets.

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

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

Billets simples :

Par fraction indivisible de 150 kilomètres 1 jour.

Billets aller et retour :

Pour les distances inférieures ou égales à 50 kilomètres 2 jours ;

De 51 à 100 kilomètres 3 jours ;

Par fraction indivisible de 100 kilomètres en sus 1 jour.

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

Article 9.

Attribution et location des places.

§ 1. — L'attribution des places est réglée par les prescriptions en vigueur sur chaque chemin de fer.

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

Article 10.

Arrêts aux stations intermédiaires.

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

§ 3. — The tariffs or the arrangements concluded between the railways shall specify the language in which the tickets are to be drawn up and filled in as well as their form and wording.

§ 4. — For the purposes of the present Regulations, tickets in the form of booklets containing control sheets and tickets consisting of coupons shall be regarded as single tickets.

Where several tickets are put together in books of coupons by an official or private travel agency, each of such tickets shall constitute a separate transport document and shall be subject to the internal regulations of the respective countries or to the provisions of the present Regulations.

§ 5. — Except where otherwise stated in the tariff, tickets shall only be transferable when they are not made out in the passenger's name and when the journey has not been begun.

The acquisition and reselling of tickets at prices other than those contained in the tariff is governed by the laws and regulations of each country.

Article 7.

Reduced fares for children.

§ 1. — Children under four years of age shall be carried free of charge and without a ticket, provided that they do not occupy separate seats.

§ 2. — Children between the ages of four and ten and children under four occupying separate seats shall be carried at a reduced fare not lower than one half of the fare charged for adults.

This reduction is not compulsory in the case of tickets issued at prices below the normal fares.

Article 8.

Validity of tickets.

§ 1. — The period of validity of tickets shall be laid down in the tariffs.

§ 2. — The minimum period of validity of tickets shall be as follows :

Single tickets,	
Per unit of 150 kms.	1 day
Return tickets,	
For journeys of 50 kms or less	2 days
From 51 to 100 kms	3 "
For each additional 100 kms	1 day

§ 3. — Special tickets at reduced prices may have other periods of validity.

Article 9.

Allocation of seats and seats booked in advance.

§ 1. — Seats shall be allocated according to the rules in force on each line.

§ 2. — The tariffs or railway time-tables shall specify whether seats can be booked in advance and if so shall state the conditions of booking on the different trains.

Article 10.

Breaking of journey at intermediate stations.

The tariffs shall specify whether passengers are entitled to break their journey at intermediate stations during the period of validity of their tickets and if so under what conditions.

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

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

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

Le voyageur qui ne peut pas présenter un billet valable est tenu de payer une surtaxe, outre le prix du voyage pour le parcours effectué et sans préjudice des sanctions pénales ; cette surtaxe est calculée conformément aux règlements du chemin de fer sur lequel la production du billet a été exigée ; à défaut de prescriptions à cet égard, le voyageur doit acquitter une surtaxe dont le montant sera égal au prix du voyage pour le parcours effectué.

*Article 13.**Personnes exclues du train ou admises conditionnellement.*

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

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

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

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

*Article 14.**Objets exclus des voitures.*

§ 1. — Ne peuvent être introduits dans les voitures de voyageurs comme colis à main les objets dangereux, spécialement les armes chargées, les matières explosives, facilement inflammables ou corrosives, de même que les objets de nature à gêner ou à incommoder les voyageurs. Toutefois, les voyageurs qui, dans l'exercice d'un service public, portent une arme à feu, ainsi que les chasseurs et les tireurs, sont autorisés à prendre avec eux des munitions, sans dépasser la plus faible des limites de poids fixées par les règlements en vigueur sur les territoires empruntés. Il est permis aux gardes accompagnant des prisonniers et voyageant avec ces derniers dans des voitures ou compartiments spéciaux de prendre avec eux des armes à feu chargées.

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

*Article 11.**Change of classes or change of trains.*

Subject to the conditions laid down in the tariffs, a passenger who pays the additional fare in advance shall be entitled to occupy a seat in a carriage or in a train of a higher class than that stated on his ticket.

*Article 12.**Travellers without tickets.*

Without prejudice to his liability to prosecution, a passenger who fails to produce a valid ticket shall pay the fare for the distance he has travelled and a supercharge. Such supercharge shall be computed according to the rules in force on the line on which he was required to show his ticket. If no other rule exists on this point it shall be equivalent to the fare for the distance which he has travelled.

*Article 13.**Special conditions of transport concerning certain persons.*

§ 1. — The following shall not be authorised to enter trains or may be ejected therefrom in the course of the journey :

(a) Persons in a state of drunkenness, or whose behaviour is unseemly, or who do not observe the laws and regulations ; such persons shall not be entitled to a refund of their fares or of sums paid for the conveyance of their baggage ;

(b) Persons who by reason of sickness or other cause may clearly be a cause of inconvenience to other passengers, unless a whole compartment has been reserved for them or can be placed at their disposal on payment of the proper charge. Nevertheless, persons who fall ill during the journey shall be conveyed at least as far as the nearest station where they can receive the necessary attention. Their fares and the sums paid by them for conveyance of their baggage shall be refunded to them, less the amount due in respect of the distance travelled.

§ 2. — The carriage of persons suffering from infectious diseases is governed by the international agreements on the subject and, in the absence of such agreements, by the relevant provisions in force in each country.

*Article 14.**Articles which may not be brought into carriages.*

§ 1. — It is forbidden to introduce into passenger carriages as hand baggage any dangerous articles, in particular, loaded fire-arms, explosives, easily inflammable or corrosive materials, or any articles liable to cause discomfort or inconvenience to passengers.

Nevertheless, passengers carrying fire-arms in performance of a public duty, as also sportsmen and marksmen, shall be permitted to carry ammunition with them so long as it does not exceed the lowest limit of weight laid down by the regulations in force in the territories travelled over. Guards accompanying prisoners and travelling with them in special carriages or compartments shall be allowed to carry with them loaded fire-arms.

§ 2. — The railway employees shall be entitled to satisfy themselves in the passenger's presence as to the nature of any articles introduced into a compartment when there is good reason to suspect a breach of the provisions of § 1.

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

Article 15.

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

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

§ 2. — Les animaux vivants ne peuvent pas être introduits dans les voitures. Les petits chiens et autres petits animaux domestiques sont cependant admis, si les prescriptions de police des différents Etats ne s'y opposent pas et si aucun voyageur n'y fait d'objection.

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

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

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

Article 16.

Retards, correspondances manquées. Suppressions de trains.

Lorsque, par suite du retard d'un train, la correspondance avec un autre train est manquée, ou lorsqu'un train est supprimé sur tout ou partie de son parcours, et que le voyageur veut continuer son voyage, le chemin de fer est tenu de l'acheminer, avec ses bagages, dans la mesure du possible et sans aucune surtaxe, par un train se dirigeant vers la même destination par la même ligne ou par une autre route appartenant aux mêmes administrations, qui lui permettra d'arriver à sa destination avec moins de retard. Le chef de station doit, s'il y a lieu, certifier sur le billet que la correspondance a été manquée ou le train supprimé, prolonger dans la mesure nécessaire la durée de validité, et le rendre valable pour la nouvelle route, pour une classe supérieure ou pour un train à taxes plus élevées. Le chemin de fer est, toutefois, en droit de refuser l'utilisation de certains trains par voie de tarif ou d'horaire.

CHAPITRE II

TRANSPORT DES BAGAGES.

Article 17.

Définition des bagages. Objets exclus du transport.

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

§ 2. — Sont, en outre, admis au transport comme bagages, à condition qu'ils servent à l'usage du voyageur :

- a) Les fauteuils portatifs ou roulants pour malades ;
- b) Les voitures d'enfants ;

§ 3. — Offenders shall be held answerable for all damages resulting from breaches of the provisions of § 1, and shall further be liable to the penalties provided for in the laws and regulations.

Article 15.

Introduction of hand-baggage and animals into carriages.

§ 1. — Passengers shall be authorised to take with them free of charge in railway carriages articles which can be easily carried (hand baggage) provided that the regulations of the Customs, excise, fiscal, police or other administrative authorities are not thereby infringed and that these articles are not of such a nature as to damage the compartment. A passenger shall only be entitled to place his hand baggage in the spaces above and below his seat ; the tariffs may provide further restrictions.

§ 2. — Live animals may not be introduced into the carriages. Small dogs and other small domestic animals may however be admitted if the police regulations of the respective States allow it, and if no other passenger objects.

The tariffs or time-tables may prohibit or authorise the admission of animals to certain categories of carriages or trains.

The tariffs shall indicate whether and for what animals a transport charge has to be paid.

§ 3. — Passengers shall be responsible for the supervision of any hand-baggage and animals which they take with them.

Article 16.

Delays. Missed connections. Cancellation of trains.

When, owing to the lateness of a train, the connection with another train is missed, or when a train is cancelled on all or part of its route and a passenger desires to continue his journey, the railway shall be obliged to convey him with his baggage, as far as may be possible, and without extra charge, in a train proceeding to the same destination by the same line, or by another route belonging to the same administration, which will enable him to reach his destination with the least possible delay. The station-master shall if necessary certify on the ticket that the connection has been missed, or the train cancelled, prolong the validity of the ticket as far as may be necessary, and make it valid for the new route, for a higher class, or for a train subject to higher fares. The railway shall nevertheless be entitled to refuse the utilisation of certain trains by giving notice in the tariff or time-table.

CHAPTER II.

TRANSPORT OF BAGGAGE.

Article 17.

Definition of baggage. Articles which may not be conveyed.

§ 1. — Baggage shall only include articles intended for the personal use of the passenger during his journey, and contained in trunks, baskets, suit-cases, hand-bags, hat boxes, and other similar receptacles.

§ 2. — The following may also be conveyed as baggage on condition they are for the passenger's use :

- (a) Portable or wheeled invalid chairs ;
- (b) Perambulators ;

- c) Les malles d'échantillons de marchandises ;
- d) Les instruments de musique portatifs en caisses, étuis ou autres enveloppes ;
- e) Le matériel pour représentations d'artistes, pourvu que son conditionnement, son volume et son poids permettent de le charger et placer rapidement dans les fourgons ;
- f) Les instruments d'arpenteur, jusqu'à concurrence de quatre mètres de longueur, et les outils de travail à main ;
- g) Les vélocipèdes et les motocycles à une place, à condition qu'ils soient démunis d'accessoires et que les réservoirs à essence soient pourvus de robinets de vidange et complètement vides d'essence, ainsi que les luges à une ou deux places, les skis et les voiles pour patineurs.

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

§ 4. — Sont exclus du transport comme bagages les objets qui, aux termes du règlement international concernant le transport des marchandises par chemins de fer, sont exclus du transport ou ne sont admis que sous certaines conditions.

Article 18.

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

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

§ 2. — Le chemin de fer a le droit, en cas de présomption de contravention, de vérifier si le contenu des bagages répond aux prescriptions. Le détenteur du bulletin est appelé à assister à la vérification ; s'il ne se présente pas ou s'il ne peut être atteint et à défaut d'autres prescriptions légales ou réglementaires en vigueur dans l'Etat où la vérification a lieu, celle-ci doit se faire en présence de deux témoins étrangers au chemin de fer. Si une infraction est constatée, les frais occasionnés par la vérification doivent être payés par le détenteur du bulletin de bagages.

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

La surtaxe doit être payée par chaque kilogramme brut des objets exclus du transport, à raison de 15 francs, avec un minimum de perception de 30 francs, si ces objets comprennent des matières qui sont exclues du transport ou qui sont rangées dans les classes I et II de l'annexe I au règlement international concernant le transport des marchandises par chemins de fer, et à raison de 5 francs avec un minimum de perception de 10 francs, dans les autres cas.

Si les prescriptions en vigueur pour le trafic intérieur du chemin de fer sur lequel la contravention a été découverte donnent lieu à une surtaxe totale moins élevée, c'est cette dernière qui est perçue.

Article 19.

Emballage et conditionnement des bagages.

§ 1. — Les bagages dont l'emballage est insuffisant ou le conditionnement défectueux peuvent être refusés. S'ils sont néanmoins acceptés, le chemin de fer aura le droit de mentionner leur état sur le bulletin de bagages.

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

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

- (c) Trunks containing samples of goods ;
- (d) Portable musical instruments in boxes, cases, or other containers ;
- (e) Material for public performances, provided that their packing, volume and weight render them easy to load and store rapidly in the vans ;
- (f) Surveyors' instruments not exceeding four metres in length, and hand tools ;
- (g) Bicycles and motor bicycles with a single seat, provided that they are without accessories and that the petrol tanks are supplied with waste taps and contain no petrol, as well as toboggans with one or two seats, skis and sails for skaters.

§ 3. — Other articles not intended for the personal use of passengers, such as animals enclosed in cages of adequate security, may be accepted as baggage if allowed by the tariffs.

§ 4. — Articles, the carriage of which is prohibited by the Regulations concerning the carriage of goods by rail, or which are only admitted under the said Regulations subject to certain conditions, may not be carried as baggage.

Article 18.

Responsibility of passengers for their baggage. Extra charges.

§ 1. — Holders of baggage registration vouchers are responsible for the observance of the provisions of Article 17 ; they shall be liable for all the consequences of a breach of these provisions.

§ 2. — In case of a presumed contravention, the railway authorities shall be entitled to ascertain whether the contents of the baggage are in keeping with the regulations. The holder of the baggage registration voucher must be present at the inspection ; if he does not appear, or if he cannot be found, and in the absence of other legal provisions or regulations in force in the State in which the inspection takes place, such inspection must be carried out in the presence of two witnesses not connected with the railway. If a breach of the regulations is discovered, the expenses occasioned by the inspection must be paid by the holder of the registration voucher.

§ 3. — In case of a breach of the provisions of § 4 of Article 17, the holder of the baggage registration voucher must pay a supercharge without prejudice to any additional charge that he may have incurred and to compensation for damage if any and legal penalties.

The supercharge shall be at the rate of 15 francs per gross kilogramme of articles rejected for transport, with a minimum of 30 francs if the said articles include matter the carriage of which is prohibited, or which belong to Classes I and II of Annex I of the Regulations concerning the Carriage of Goods by Rail, and in other cases at the rate of 5 francs per kg. with a minimum of 10 francs.

If the regulations for inland traffic on the railway on which the offence has been discovered provide for a lower total supercharge, only such lower total shall be payable.

Article 19.

Packing and condition of baggage.

§ 1. — Baggage inadequately packed or in defective condition can be refused. Should such baggage nevertheless be accepted, the railway shall be entitled to make mention of its condition on the baggage registration slip.

§ 2. — Packages must be marked in a sufficiently durable manner with the name and address of the passenger and the station of destination. Packages not so marked may be refused.

§ 3. — Old labels bearing addresses or other marks relating to former journeys must be removed by the passenger.

*Article 20.**Enregistrement. Bulletin de bagages.*

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

Les tarifs déterminent si et dans quelles conditions des bagages peuvent être admis au transport sans présentation d'un billet.

§ 2. — Lors de l'enregistrement des bagages, il est délivré un bulletin au voyageur.

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

§ 4. — Les bulletins de bagages délivrés pour les transports internationaux doivent être établis sur le formulaire constituant l'annexe I au règlement.

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

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

b) L'itinéraire ;

c) Le jour de la remise et le train pour lequel a été effectuée cette remise ;

d) Le nombre des billets (sauf dans le cas prévu au 2^{me} alinéa du § 1) ;

e) Le nombre et le poids des colis ;

f) Le montant du prix de transport et des autres droits éventuels ;

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

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

*Article 21.**Livraison.*

§ 1. — La livraison des bagages a lieu contre la remise du bulletin de bagages. Le chemin de fer n'est pas tenu de vérifier si le détenteur du bulletin a qualité pour prendre livraison.

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

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

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

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

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

*Article 20.**Registration. Baggage Registration Slips.*

§ 1.—Registration of baggage shall only take place on production of tickets valid at least as far as the destination of the baggage.

The tariffs shall lay down whether and, if so, under what conditions the baggage may be accepted for transport without a ticket being produced.

§ 2.—When baggage is registered a registration slip shall be given to the passenger.

§ 3.—Any further formalities with regard to registration of baggage shall be fixed by the regulations in force at the station of despatch.

§ 4.—Baggage registration slips issued for international traffic must be made out in the form given in Annex I to the present Regulations.

§ 5.—The following information must be given on the baggage registration slips :

- (a) The names of the stations of despatch and destination ;
- (b) The route ;
- (c) The day on which the baggage was handed in for despatch and the train for which it was handed in ;
- (d) The number of tickets (except in the case provided for in the second paragraph of No. 1.);
- (e) The number of packages and their weight ;
- (f) The sum due for transport charges and other dues, if any ;
- (g) — If necessary, the amount in words of the sum representing interest on delivery, as declared in accordance with Article 35.

§ 6.—The tariffs and agreements between railways shall determine the language in which baggage registration slips are to be printed and filled up.

*Article 21.**Delivery.*

§ 1.—Baggage shall be delivered on production of the baggage registration slip. The railway shall not be bound to verify whether the holder of the baggage registration slip is really entitled to accept delivery.

§ 2.—The holder of the baggage registration slip shall be entitled to claim delivery of the baggage at the office of the station of destination, allowing sufficient time after the arrival of the train by which the baggage was registered for the baggage to be put at his disposal and for the carrying out of the formalities if any, required by Customs, excise, fiscal and other administrative authorities.

§ 3.—Should no baggage registration slip be produced, the railway shall only be obliged to hand over the baggage if the claimant can prove his right thereto ; should the proof seem inadequate the railway may require that a deposit be given.

§ 4.—Baggage shall be handed over at the station to which it was registered. Nevertheless, at the request of the holder of the baggage registration slip, provided that he makes such request in good time, that the circumstances allow, and that the Customs, excise, revenue, police and other administrative regulations do not stand in the way, baggage may be handed back to its owner at the station of despatch or handed over at an intermediary station on production of the baggage registration slip and, further, should the tariff so require, on production of the railway ticket.

§ 5.—Should the baggage not be handed over to the holder of the baggage registration slip under the conditions laid down in § 2 above, he may require that a certificate be given on the baggage registration slip stating the day and hour at which he claimed delivery.

§ 6.—So far as other matters are concerned, delivery shall be subject to the regulations in force on the railway responsible for delivery.

CHAPITRE III

DISPOSITIONS COMMUNES AUX TRANSPORTS DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES.

*Article 22.**Trains. Horaires. Extraits de tarifs.*

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

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

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

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

*Article 23.**Bases pour le calcul des prix de transport. Tarifs.*

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

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

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

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

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

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

*Article 24.**Interdiction des traités particuliers.*

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

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

CHAPTER III.

PROVISIONS APPLICABLE TO TRANSPORT BOTH OF PASSENGERS AND OF BAGGAGE.

*Article 22.**Trains, Time-tables. Extracts from Tariffs.*

§ 1. — The regular trains provided for in the time-tables and extra trains run when required shall be available for transport.

§ 2. — The railways shall be obliged to post up in their stations in good time the time-table of the trains of their own lines. These time-tables must indicate the class of train, the class of carriages and the hours of departure of the trains. In the case of sufficiently important transit stations and terminuses, they must also give times of arrival and the main train connections.

Time-tables no longer in force must be immediately removed.

§ 3. — In each station which is open for international traffic the passenger must have an opportunity of acquainting himself with the tariffs or extracts of tariffs giving the prices of international tickets on sale there and the corresponding charges for baggage.

*Article 23.**Basis on which transport rates are calculated. Tariffs.*

§ 1. — The cost of transport is to be calculated according to the tariffs legally in force and duly published in each State. These tariffs must contain all information necessary for the purpose of calculating cost of carriage and accessory costs and, if necessary, specify the conditions under which account shall be taken of the rate of exchange.

§ 2. — The tariffs shall give information as to all special conditions applying to transport. Tariffs must be applied in a uniform manner to all persons concerned. The conditions laid down therein shall be valid provided that they are not contrary to the present Regulations. Otherwise, they shall be regarded as null and void.

Through international tariffs and modifications in the same shall come into force at the date indicated when they are published; should such tariffs be raised or conditions of transport made more burdensome in any other manner, publication must take place at least eight days before the date fixed for entry into force.

If international tickets or baggage registration slips are issued without there being a through tariff and if a railway modifies its tariff, enforcement of the said modification can only be required from other railways eight days at earliest after the latter have been advised.

Tariffs which are only drawn up on a temporary basis shall cease to be in force on the expiry of the date fixed for their validity.

*Article 24.**Prohibition of private agreements.*

Any private agreement by which a reduction in rates is purported to be given to one or more passengers contrary to the tariffs is forbidden and null and void.

Nevertheless, reductions in rates are permissible if they are duly published and equally accessible to all under the same conditions, and this also applies to those granted either for the railway service or for the service of public administrations, or for charitable, educational or other teaching organisations.

Article 25.

Formalités exigées par les douanes, l'accise, les autorités fiscales, de police et autres autorités administratives.

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

*Article 26.**Restitutions.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 10. — Toute demande de restitution basée sur les dispositions des §§ 1, 2, 5, 6 et 8 est éteinte si elle n'a pas été présentée au chemin de fer dans un délai de six mois après l'expiration de la validité du billet.

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

*Article 25.**Formalities required by the Customs, excise, financial, police and other Administrative Authorities.*

Passengers shall be obliged to comply with the regulations issued by the Customs, excise, financial, police and other administrative authorities, both as concerns their persons and also as regards examination of their baggage and hand luggage. The passenger must be present at the said examination save in the case where exceptions are provided for by the regulations. The railway takes no responsibility so far as the passenger is concerned should he not carry out these obligations.

*Article 26.**Refunds.*

§ 1. — When a ticket has not been used, refund of the price paid may be requested, subject to the deductions mentioned in §§ 3 and 4 below.

§ 2. — When a ticket is only partially used as the result of death or sickness or of an accident occurring to the passenger or of any other imperative reason of a similar character, refund shall be made, subject to the deductions mentioned in §§ 3 and 4, of the difference between the total price paid and the charge for the part of the journey over which the passenger actually travelled, the said difference being calculated on the basis of the normal tariff.

§ 3. — No refund may be made of taxation or additional charges paid for reserved seats, for expenses in making up tickets into books and for commissions paid for the sale of tickets.

§ 4. — A duty of 10 % with a minimum of 0 fr. 50, a maximum of 3 frs. per ticket, plus postage if any, shall be deducted from the amount to be refunded.

This deduction shall not be made when a ticket which has not been used is returned on the day of issue to the office which has issued it.

§ 5. — When a passenger has been prevented from continuing his journey in accordance with the time-table, owing to missing a connection on account of the lateness of a train, the cancelling of a train or the interruption of a service, and gives up his journey, he shall have the right to ask for the application of the provisions of § 2, but the railway shall not be entitled to make the deductions provided for in § 4.

§ 6. — In the case of tickets at reduced rates, repayment shall only be made in the cases and subject to the conditions provided for in § 5 ; tickets for children at reduced rates issued in accordance with the first paragraph of § 2 of Article 7, shall not be regarded as tickets at reduced rates within the meaning of the present paragraph.

§ 7. — No repayment shall be made for tickets which have been lost.

§ 8. — Should baggage be withdrawn before leaving the station of despatch, repayment of the charges for carriage of same may be claimed.

Should baggage be withdrawn at any intermediate station, repayment shall only be made in the cases covered by, and in accordance with, the provisions of §§ 2 and 5 above.

In both cases a duty of 0 frs 50 per baggage registration slip and, if necessary, any taxation due, shall be deducted from the amount repaid.

§ 9. — Tariffs may contain different provisions provided that they do not impose any further charges on passengers.

§ 10. — Any claim for repayment based on the provisions of §§ 1, 2, 5, 6 and 8 shall not be valid unless it has been submitted to the railway within six months after the expiry of the validity of the ticket.

§ 11. — In the case of irregular application of the tariff or of an error in the fixing of the transport rates and other charges, the difference one way or the other shall be adjusted.

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

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

Article 27.

Contestations.

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

TITRE III.

RESPONSABILITÉ DES CHEMINS DE FER. ACTIONS.

CHAPITRE PREMIER

RESPONSABILITÉ.

Article 28.

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

§ 1. — La responsabilité du chemin de fer, pour la mort d'un voyageur ou pour les blessures résultant d'un accident de train, ainsi que pour les dommages causés par le retard ou la suppression d'un train ou par le manque d'une correspondance, reste soumise aux lois et règlements de l'Etat où le fait s'est produit. Les articles ci-après du présent titre ne sont pas applicables à ces cas.

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

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

Article 29.

Responsabilité collective des chemins de fer pour les bagages.

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

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

Article 30.

Etendue de la responsabilité.

§ 1. — Le chemin de fer est responsable, dans les conditions déterminées au présent chapitre du dommage résultant, soit de la perte totale ou partielle des bagages, ainsi que des avaries qu'ils

§ 12. — Excess payments noted by the railway must, if possible, be officially notified to the person concerned when they exceed 0 fr. 50 on each ticket or on each baggage registration slip, and settlement must be made as soon as possible.

§ 13. — In all cases not provided for in the present Article, and in the absence of any special agreement between the railways, the regulations for inland traffic shall apply.

Article 27.

Disputes.

Disputes between passengers, or between passengers and railway officials, shall be settled provisionally in stations by the railway official in charge, and, during the run of the train, by the head guard of the train.

PART III.

RESPONSIBILITY OF THE RAILWAY : CLAIMS.

CHAPTER I.

RESPONSIBILITY.

Article 28.

Responsibility for carriage of passengers, hand baggage and animals.

§ 1. — The responsibility of the railway for the death of a passenger or for injuries resulting from an accident to the train, and for damage caused by lateness of the train or its cancellation, or by missing a connection, shall be subject to the laws and regulations of the State in which the event took place. The later Articles of this Part shall not apply to such cases.

§ 2. — In the case of hand baggage and animals which, under Article 15, § 3, have to be looked after by the passenger, the railway shall only be responsible for damage caused by its own fault.

§ 3. — No collective responsibility of the railway shall exist in these cases.

Article 29.

Collective responsibility of the railways for baggage.

§ 1. — The railway which accepted the baggage for transport and issued an international baggage registration slip is liable for through carriage of the baggage throughout the whole journey up to delivery.

§ 2. — Each succeeding railway company, by taking over the baggage, thereby becomes a party to the transport contract, and accepts the obligations resulting therefrom without prejudice to the provisions of Article 42, § 2 concerning the railway on which the station of destination is located.

Article 30.

Extent of responsibility.

§ 1. — The railways shall be liable under the conditions set forth in this Chapter for any damage that has been caused, either through total or partial loss of the baggage and through injury to the

subissent, à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison, soit des retards à la livraison.

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

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

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

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

Article 31.

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

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

a) Si le montant est prouvé :

Une somme égale à ce montant, sans pouvoir excéder 20 francs par kg. de poids brut manquant ;

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

Une somme calculée à forfait à raison de dix francs par kg. de poids brut manquant.

Sont, en outre, remboursés les frais de transport, les droits de douane ou autres sommes déboursées pour le bagage perdu, sans autres dommages-intérêts, sous réserve des exceptions prévues aux articles 35 et 36 ci-après.

Article 32.

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

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

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

§ 3. — Dans le délai de trente jours après avoir reçu cet avis, le voyageur peut exiger que le colis lui soit livré sans frais, à la station de destination ou à la station de départ, à son choix, contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour retard prévue à l'article 34 et, s'il y a lieu, à l'article 35, § 3.

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

same from the time of acceptance for carriage to the time of delivery, or else through delay in delivery.

§ 2. — The railway shall no longer be liable in case of total or partial loss or injury to the baggage if it can prove that the damage was caused by the fault of the passenger, through the nature of the baggage, or through *force majeure*.

The railway shall not be responsible for damage resulting from the special nature of the baggage, from defective packing, or from the fact that articles not accepted for transport have nevertheless been despatched as baggage.

When the actual circumstances are such that the damage might have been caused by a risk due either to the special nature of the baggage or to defective packing or to the fact that it contained articles the carriage of which as baggage is forbidden, it shall be presumed that the damage actually resulted from one of those causes unless the person entitled to the baggage can prove that such is not the case.

§ 3. — The railway shall not be responsible for damage resulting from delay in delivery, if it can prove that the delay was occasioned by circumstances outside its control, or that it was not the duty of the railway to remove the difficulties arising therefrom.

Article 31.

Amount of compensation payable in the case of total or partial loss of the baggage.

When under the present regulations the railway is bound to pay compensation in case of total or partial loss of the baggage, such compensation may be claimed as follows :

(a) If the amount of the damage has been proved, a sum equal to that amount may be claimed so long as it does not exceed 20 frs. per kg. of gross weight short ;

(b) If the amount of the damage has not been proved, a lump sum calculated at the rate of 10 frs. per kg. of gross weight short.

Carriage charges, Customs duties and other outlays in respect of lost baggage shall also be repaid without any further payment of damages, subject to the exceptions provided for in Articles 35 and 36 below.

Article 32.

Presumption of loss of baggage. Cases in which the baggage is once more found.

§ 1. — Any baggage missing shall be regarded as lost after the expiry of the fourteenth day following the date on which the request for delivery was made.

§ 2. — Should baggage which has been believed to be lost be found during the year following the request for delivery, the railway shall notify the passenger when his domicile is known or can be discovered.

§ 3. — During thirty days after having received such notification the passenger may require that the baggage should be delivered to him free of charge at the station of destination or at the station of departures as he shall elect, on repayment by him of the sum he received as compensation and reserving all rights of compensation for delay provided for in Article 34 and, if necessary, in Article 35, § 3 below.

§ 4. — If the baggage which has been once more found is not claimed during the period of thirty days provided for in § 3 above, or if it is only found more than a year after the request for delivery, the railway shall be entitled to dispose of it in accordance with the laws and regulations of the State to which it belongs.

*Article 33.**Montant de l'indemnité en cas d'avarie des bagages.*

En cas d'avarie, le chemin de fer doit payer le montant de la dépréciation subie par les bagages sans autres dommages-intérêts, sous réserve des exceptions prévues aux articles 35 et 36.

Toutefois l'indemnité ne peut dépasser :

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

*Article 34.**Montant de l'indemnité pour retard à la livraison des bagages.*

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

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

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

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

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

*Article 35.**Déclaration d'intérêt à la livraison.*

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

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

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

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

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

a) S'il n'est pas prouvé qu'un dommage soit résulté de ce retard et dans les limites de l'intérêt déclaré, 0 fr. 20 par kg. de poids brut de bagages livrés en retard et par fraction indivisible de vingt-quatre heures à compter de la demande de livraison, avec maximum de quatorze jours ;

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

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

*Article 33.**Amount of compensation payable in case of damage to baggage.*

In the case of damage to baggage the railway shall be liable for the amount of depreciation in value of the baggage without being liable for any further damage, subject to the exceptions provided for in Articles 35 and 36.

Nevertheless, the compensation shall not exceed :

(a) If the whole of the consignment is depreciated in value by the damage received, the sum that would have been payable in the case of total loss.

(b) If only part of the baggage has been depreciated in value as a result of damage, the sum that would have been payable in the case of total loss of the part depreciated in value.

*Article 34.**Amount of compensation for delay in delivery of baggage.*

§ 1. — In the case of delay in delivery, should the passenger not bring forward proof that he has suffered loss as the result of such delay, the railway shall be obliged to pay compensation fixed at a rate of 10 cms. per kg. of gross weight of the baggage delivered late for each complete period of 24 hours dating from the request of delivery with a maximum of fourteen days.

§ 2. — Where proof is adduced of loss resulting from the delay, compensation not exceeding four times the payment provided for in § 1 of this Article shall be paid for such loss.

§ 3. — The compensation provided for in §§ 1 and 2 of the present Article may not be added to that due for total loss of the baggage.

In the case of partial loss it shall be paid, if necessary, for the part of the consignment not lost.

In the case of damage it shall, if necessary, be added to the compensation provided for in Article 33.

*Article 35.**Declaration of interest in delivery.*

§ 1. — Declaration of interest in delivery may be made on the baggage registration slip in respect of any consignment of baggage.

Should there be nothing to the contrary in the tariffs, the amount of the interest declared must be stated in the currency of the country from which the baggage is despatched.

§ 2. — An additional charge shall be made of quarter of a unit per thousand units of currency of the sum declared, the journey being reckoned in sections of 10 km. or fractions of 10 km.

This charge may be reduced by the tariff and a minimum charge may be fixed therein.

§ 3. — If a declaration of interest in delivery has been made, the following claims may be made in the case of delay :

(a) Should proof not be adduced of loss resulting from the delay and within the limits of the interest declared, 0.20 cms. per kg. of gross weight of baggage delivered late, reckoning in periods of 24 hours or fractions of 24 hours from the time of request for delivery, with a maximum of 14 days.

(b) Where proof is adduced of loss from delay, compensation may be claimed up to the full amount of the declared interest.

When the amount of declared interest is less than the compensation provided for in Article 34, such compensation may be claimed in place of the compensation claimed for under (a) and (b).

§ 4. — Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté de la perte totale ou partielle ou des avaries des bagages ayant fait l'objet de la déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être alloué des dommages-intérêts atteignant au maximum le somme déclarée. Ces dommages s'ajoutent aux indemnités prévues aux articles 31 et 33.

Article 36.

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

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

Article 37.

Intérêts de l'indemnité.

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

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

Article 38.

Restitution des indemnités.

Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

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

Article 39.

Responsabilité du chemin de fer pour ses agents.

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

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

CHAPITRE II

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

Article 40.

Réclamations administratives.

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

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

§ 4. — If proof is adduced that prejudice resulted from total or partial loss of or injury to baggage in respect of which a declaration of interest in delivery has been made, damages may be granted not exceeding the sum declared. Such damage shall be added to the compensation provided for in Articles 31 and 33.

Article 36.

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

In any case in which total or partial loss of, injury to, or delay in the transport of baggage is caused by wilful default or gross negligence on the part of the railway, the claimant shall receive full compensation for the loss which he can be proved to have suffered up to double the maximum sums provided for in Articles 31, 33, 34 and 35, according to circumstances.

Article 37.

Interest on compensation.

The passenger may claim interest at 6 % on the compensation granted on a baggage registration slip when such compensation exceeds ten francs.

Such interest shall be due from the date of the administrative claim provided for in Article 40, or, if no such claim has been made, from the date on which a legal action is brought.

Article 38.

Repayment of compensation.

Any compensation paid in error must be returned.

In case of fraud the railway has further the right to payment of a sum equal to that which it paid in error, without in any way prejudicing the possibility of penal measures being taken.

Article 39.

Responsibility of the railway for its employees.

The railway is responsible for the employees in its service and for any other persons whom it employs in the carriage of baggage entrusted to it.

Nevertheless, if at the request of the passengers, railway employees render other services for which the railway is not responsible, they shall be regarded as acting on behalf of the passengers to whom they render such service.

CHAPTER II.

ADMINISTRATIVE CLAIMS. ACTIONS, PROCEDURE AND LIMITATION IN THE CASE OF DISPUTES ARISING OUT OF THE TRANSPORT CONTRACT.

Article 40.

Administrative Claims.

§ 1. — Administrative claims based on the transport contract must be made in writing to the railway designated in Article 42.

§ 2. — The persons having the right to proceed against the railway under Article 41 shall have the right to submit such a claim.

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

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

Article 41.

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

L'action contre le chemin de fer qui naît du contrat de transport n'appartient qu'à la personne qui produit le billet ou le bulletin de bagages suivant le cas, ou qui, à défaut, justifie de son droit.

Article 42.

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

§ 1. — L'action en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport, ne peut être exercée que contre le chemin de fer qui a perçu cette somme.

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

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

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

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

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

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

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

Article 43.

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

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

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

§ 2. — Lorsque le voyageur n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander la constatation judiciaire de l'état et du poids des bagages ainsi que des causes et du montant du dommage, conformément aux lois et règlements de l'Etat où la livraison est effectuée.

§ 3. — Tickets, baggage registration slips and other documents which the person having the right to proceed against the railway thinks fit to attach to his claim, must be produced either in the original or in copies, the latter being duly certified should the railway so request.

When claims are settled, the railway may demand the production of tickets or baggage registration slips.

Article 41.

Persons having the right to take legal proceedings against the railway.

An action against the railway arising out of the transport contract can only be brought by the person producing the ticket or baggage registration slip, as the case may be, or who, failing to produce the same, can adduce proof of his rights.

Article 42.

Railways against which actions may be brought. Jurisdiction.

§ 1. — An action for return of a sum paid under a transport contract can only be brought against the railway which has received that sum.

§ 2. — Other actions arising out of the transport contract can only be brought against the despatching railway, the railway of destination or the railway on which the event giving rise to the action took place.

Should the railway of destination not have received the baggage, an action can nevertheless be brought against it.

The plaintiff can choose between the said railways ; once, however, the action is brought his right of choice ceases.

§ 3. — An action can only be brought before the competent court of the State to which the railway against which the action is brought belongs, unless otherwise decided in agreements between States or in acts granting concessions.

When an undertaking operates autonomous railway systems in different States, each of these railway systems shall be regarded as a separate railway from the point of view of the application of this paragraph.

§ 4. — An action may be brought against a railway other than those designated in §§ 1 and 2 when brought as a counter-claim or as a plea to jurisdiction in respect of a main action based on the same transport contract.

§ 5. — The provisions of this Article shall not apply to recourse of railways against each other as provided for in Chapter III of this Part.

Article 43.

Verification of partial loss of, or damage to, baggage.

§ 1. — When partial loss of, or damage to, baggage is discovered or presumed by the railway or asserted by the passenger, the railway must immediately, and if possible in presence of the said passenger, have a written report drawn up certifying the condition and weight of the baggage, and as far as possible the amount of the damage, the cause of the same, and the time at which it occurred.

A copy of this written certificate must be given to the passenger should he so request.

§ 2. — When the passenger does not accept the statements made in the written certificate, he may require legal verification of the condition and weight of the baggage and of the causes and amount of damage, in accordance with the laws and regulations of the State in which delivery took place.

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

Article 44.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 4. — Si une partie des colis mentionnés dans le bulletin de bagages manque lors de la livraison, le voyageur peut exiger, avant de retirer les autres, que le chemin de fer lui délivre une attestation à ce sujet.

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

Article 45.

Prescription de l'action née du contrat de transport.

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

§ 3. — Should pieces of baggage have been lost, the passenger must give as accurate a description as possible of the pieces of baggage lost, with a view to assisting investigations made by the railway.

Article 44.

Discontinuance of proceedings against the railway arising out of the transport contract relating to baggage.

§ 1. — Acceptance of the baggage puts an end to any proceedings against the railway arising out of the transport contract.

§ 2. — Nevertheless, the action shall not be discontinued :

(1) If the passenger adduces proof that the damage was caused by wilful default or gross negligence on the part of the railway ;

(2) In the case of a claim arising out of delay, when the claim is made against one of the railways designated in Article 42, § 2, within not more than fourteen days not including the day of acceptance ;

(3) In the case of a claim for partial loss of or damage to the baggage :

(a) If the loss or damage was verified before acceptance of the goods by the claimant in accordance with Article 43 ;

(b) If the verification which should have taken place under Article 43 was only omitted through the fault of the railway ;

(4) In the case of a claim for non-apparent damage, the existence of which was verified after acceptance, on condition :

(a) That the railway did not offer the passenger an opportunity to inspect goods at the station of destination ;

(b) That the request for inspection in accordance with Article 43 was made immediately after the damage was discovered, and not more than three days after the acceptance of the goods ;

(c) That the passenger proves that the damage took place in the interval between acceptance of goods for transport and delivery ;

(5) When the object of the action is the return of sums paid.

§ 3. — The passenger may refuse acceptance of the baggage only so long as the examination requested by him with a view to verifying alleged damage has not been carried out.

Any reservation that he may make when removing his baggage shall have no effect unless accepted by the railway.

§ 4. — Should part of the packages mentioned in the baggage registration slip be missing on delivery, the passenger may, before withdrawing the remainder, require the railway to deliver him a certificate to that effect.

§ 5. — Responsibility for total loss shall cease if within six months after the arrival of the train in which they should have been carried the baggage has not been claimed at the station to which it is consigned, regardless of the notice which must at all times be given to the passenger should the baggage be found and bears marks such that his address can be ascertained.

Article 45.

Limitation of actions arising out of the transport contract.

§ 1. — An action arising out of a transport contract cannot be brought after one year, provided that the sum due has not already been fixed by an acknowledgment, a compromise or a judgment.

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

§ 2. — La prescription court :

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

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

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

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

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

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

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

Les réclamations ultérieures ne suspendent pas la prescription.

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

Article 46.

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

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

CHAPITRE III

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

Article 47.

Règlement des comptes entre chemins de fer.

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

Article 48.

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

§ 1. — Le chemin de fer qui a payé une indemnité pour perte totale ou partielle ou pour avarie de bagages, en vertu des dispositions du présent règlement, a le droit d'exercer un

Nevertheless, the prescriptive period shall be three years in the case of an action based on a claim for damages arising out of wilful default or gross negligence, or in the case of fraud referred to in Article 38.

§ 2. — The prescriptive period shall run :

(a) In the case of claims for compensation for partial loss, injury or delay in delivery — from the date of delivery ;

(d) In the case of claims for compensation for total loss — from the date on which delivery should have taken place ;

(c) In the case of requests for payment or repayment of charges, accessory expenditure or extra charges, or in the case of requests for readjustment of charges should the tariff have been irregularly applied or an error have been made in calculation — from the date of the payment of the charges, accessory expenditure or extra charges or, if no payment has been made, from the date on which the payments should have been made ;

(d) In the case of claims by the Customs for additional duty — from the date on which the Customs make their claim ;

(e) In the case of other claims connected with transport of passengers — from the date of expiration of the validity of the ticket.

The day given as the date of departure shall in no circumstances be included.

§ 3. — In the case of an administrative claim made in writing to the railway in accordance with Article 40, the prescriptive period shall cease to run. The prescriptive period shall once more begin from the day on which the railway has rejected the claim in writing and returned the documents attached thereto. Proof of the receipt of the claim or of the reply, and that of the return of the documents must be made by the party bringing forward that fact in support of their case.

Further claims do not suspend the prescriptive period.

§ 4. — Subject to the above provisions, suspension and interruption of the prescriptive period shall be regulated by the laws and regulations of the State in which the action is brought.

Article 46.

Prohibition of the renewal of actions extinct or discontinued through limitation.

An action which is extinct or has been discontinued through limitation in accordance with Articles 26, §§ 10, 44 and 45 cannot be renewed either as a counter or an incidental plea.

CHAPTER III.

SETTLEMENT OF ACCOUNTS. RECOURSE OF RAILWAYS AGAINST EACH OTHER.

Article 47.

Settlement of accounts between railways.

Every railway shall pay to the other railways concerned the share due to them of carriage charges which it has, or should have, received.

Article 48.

Recourse in the case of compensation for total or partial loss or damage.

§ 1. — A railway which has paid compensation for total or partial loss or for damage to baggage under the provisions of the present Regulations shall have a right of recourse against

recours contre les chemins de fer qui ont concouru au transport, conformément aux dispositions suivantes :

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

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

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

Article 49.

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

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

Article 50.

Procédure de recours.

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

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

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

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

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

Article 51.

Compétence pour les recours.

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

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

the railways which have taken part in the transport of the baggage in accordance with the following provisions :

(a) The railway which has caused the damage shall alone be responsible ;

(b) When the damage was caused by more than one railway, each of them shall be responsible for the damage that it caused. Should it in practice be impossible to make any distinction, the compensation due shall be divided between them according to the principle laid down under (c) ;

(c) If it cannot be proved that the damage has been caused by the act of one or more railways, the compensation due shall be divided among all the railways having taken part in the transport of the baggage, with the exception of those which can prove that the damage was not caused on their lines. Such division shall be made in proportion to the number of kilometres of line over which the tariffs of each railway are in force.

§ 2. — Should one of the railways be insolvent, the unpaid part due from it shall be divided among all the other railways which have participated in the transport in proportion to the number of kilometres of line over which their tariffs are in force.

Article 49.

Recourse in the case of compensation for delay in delivery.

The regulations laid down in Article 48 shall be applied in the case of compensation for delay. Should delay be caused by proven irregularities on more than one railway, the sum payable for compensation shall be divided among these railways in proportion to the length of the delay occurring on their respective lines.

Article 50.

Procedure in the case of recourse.

§ 1. — No railway against which recourse is had under Articles 48 and 49 above shall be entitled to contest the regularity of the payment made by the administration exercising its right of recourse, once the amount due for compensation has been fixed by the courts after a summons in due form has been served on the railway and it has had an opportunity of defending the case. The judge who has dealt with the main action shall decide according to the circumstances what time-limit shall be fixed for service of summons and filing of statement of case.

§ 2. — Unless an amicable settlement is arrived at, all the railways concerned are to be proceeded against in one and the same suit ; if this is not done the right of recourse is lost as against those not sued.

§ 3. — The judge must give a decision on all the questions at the same time.

§ 4. — The defendant railways shall have no further right of recourse.

§ 5. — The procedure to be followed in a suit under the right of recourse may not be combined with that proper to the main action for compensation.

Article 51.

Jurisdiction in respect of recourse.

§ 1. — All actions on the right of recourse are exclusively justiciable by a judge of the district within which the railway against which proceedings are taken has its chief office.

§ 2. — Where the suit is brought against several railways, the plaintiff line is at liberty to elect which judge among those competent under the preceding paragraph shall try the case.

*Article 52.**Conventions particulière au sujet des recours.*

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

TITRE IV

DISPOSITIONS DIVERSES.

*Article 53.**Application du droit national.*

A défaut de stipulations dans le présent règlement, les dispositions des lois et règlements nationaux relatifs au transport dans chaque Etat sont applicables.

*Article 54.**Règles générales de procédure.*

Pour les litiges auxquels donnent lieu les transports soumis au présent règlement, la procédure à suivre est celle du juge compétent, sous réserve des dispositions contraires insérées dans le règlement.

*Article 55.**Exécution des jugements. Saisies et cautions.*

§ 1. — Lorsque les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le juge compétent en vertu des dispositions du présent règlement, sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils deviennent exécutoires dans chacun des autres Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans cet Etat. Le revision du fond de l'affaire n'est pas admise. Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, non plus qu'aux condamnations en dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur à raison du rejet de sa demande.

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

§ 3. — Le matériel roulant d'un chemin de fer, ainsi que les objets mobiliers de toute nature lui appartenant et contenus dans ce matériel, ne peuvent faire l'objet d'une saisie sur un territoire autre que celui de l'Etat duquel relève le chemin de fer propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet Etat.

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

*Article 52.**Special agreements in respect of recourse.*

The foregoing provisions do not interfere with the power of railways to enter into special agreements, either beforehand for any recourse they might have against each other, or in respect of any particular case.

CHAPTER IV.

MISCELLANEOUS PROVISIONS.

*Article 53.**Application of national law.*

In the absence of any provisions to the contrary in the present Regulations, the national laws and regulations concerning transport in each State shall be applied.

*Article 54.**General rules for procedure.*

In the absence of any provisions to the contrary in the present Regulations, the procedure to be followed in respect of disputes arising out of transport to which the present Regulations apply shall be that prescribed by the competent judge.

*Article 55.**Execution of judgments ; seizure and security.*

§ 1. — The judgments which have been entered, either after both Parties have been heard or by default, by the judge competent in virtue of the provisions of the present Regulations, shall, when they have become executory in virtue of the laws applied by the competent judge, be declared executory in each of the other Contracting States, as soon as the formalities required in that State have been complied with. No fundamental revision of the question shall be allowed. This shall not apply to awards which are only provisionally executory, nor to awards granting damages in addition to costs against a plaintiff on account of the loss of his suit.

§ 2. — Claims of one railway against another as the result of transport on an international registration slip when the railway claiming does not belong to the same State as the railway against which the claim is made, shall not justify seizure of property unless the judicial authorities of the State to which the railway whose property is being seized belongs have given judgment to that effect.

§ 3. — The rolling stock of a railway, and the movable objects of any kind belonging to it and contained in the said rolling stock, cannot be seized on territory other than that of the State to which the railway owning the rolling stock belongs, unless judgment to that effect has been given by the judicial authorities of that State.

§ 4. — Security for payment of expenses cannot be required in respect of legal actions based on an international transport contract.

Article 56.

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

§ 1. — Les sommes indiquées en francs dans le présent règlement ou ses annexes sont considérées comme se rapportant au franc-or $\frac{1}{5,18}$ dollar or des Etats-Unis d'Amérique.

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

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

RIGA, le vingt-neuf octobre mil neuf cent vingt-cinq.

(Signé) A. TCHERNIKH.
Jul. SELJAMAA.
H. CELMIŅŠ.
J. PAULUKS.

*Article 56.**Monetary Unit. Rate of conversion or acceptance of foreign currency.*

§ 1. — The sums indicated in francs in the present Regulations or Annexes thereto shall be regarded as referring to the gold franc, reckoned at $\frac{1}{5.18}$ dollars of the United States of America.

§ 2. — The railway shall, either by posting up outside its booking offices, or in any other suitable manner, publish the rates of exchange at which it converts sums expressed in foreign currency which are payable in the money of the country (rate of exchange).

§ 3. — A railway accepting foreign currency in payment shall likewise be obliged to publish the rate at which it accepts it (rate of acceptance).

Done at Riga, *October the twenty-ninth, one thousand nine hundred and twenty-five.*

(Signed) A. TCHERNIKH.
Jul. SELJAMAA.
H. CELMIŅŠ.
J. PAULUKS.

ANNEXE I (Article 20).

FORMULAIRE DU BULLETIN DE BAGAGES

Le formulaire se compose de trois feuilles disposées pour être décalquées, avec le texte suivant :
1^{re} feuille.

N°.....		TRANSPORT INTERNATIONAL DE BAGAGES.					
		(Nom de l'administration du chemin de fer.)					
		SOUCHE DU BULLETIN DE BAGAGES					
		de à					
		via					
110 mm.	Date	Nombre des titres de transport	Nombre des colis-bagages	Poids réel kg.	Prix de transport des bagages		
 19.....				Calcul de la taxe par unité de 10 kg.	sans franchise de bagages pour kg.	
Train N°	*						
		Intérêt à la livraison					
		Frais accessoires					
		Total de taxe					
		150 mm.					

2^{me} feuille.

N°.....		TRANSPORT INTERNATIONAL DE BAGAGES.					
		(Nom de l'administration du chemin de fer.)					
		FEUILLE DE ROUTE					
		de à					
		via					
110 mm.	Date	Nombre des titres de transport	Nombre des colis-bagages	Poids réel kg.	Prix de transport des bagages		
 19.....				Calcul de la taxe par unité de 10 kg.	sans franchise de bagages pour kg.	
Train N°	*						
		Intérêt à la livraison					
		Frais accessoires					
		Total de taxe					

* Les chemins de fer peuvent compléter cette rubrique selon leur besoin.

3^{me} feuille, recto.

No.....		TRANSPORT INTERNATIONAL DE BAGAGES. (Nom de l'administration du chemin de fer.) BULLETIN DE BAGAGES de à via						
Date 19.....	Nombre des titres de transport	Nombre des cois bagages	Poids réel kg.	Prix de transport des bagages				
Train No				Calcul de la taxe par unité de 10 kg.	{ sans franchise de bagages pour kg. avec franchise de bagages pour kg.			
				*				
				Intérêt à la livraison				
				Frais accessoires				
				Total de taxe				

3^{me} feuille, verso.

Le transport est effectué aux conditions du Règlement concernant le transport des voyageurs et des bagages, ainsi qu'à celle des tarifs applicables au présent envoi.

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

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

3rd sheet, recto.

No.....		INTERNATIONAL TRANSPORT OF BAGGAGE.						
(Name of the railway administration.)								
REGISTRATION SLIP.								
from to								
via								
Date	Number of transport documents	Number of pieces of baggage	Actual weight in kg.	Charges for transport of baggage				
19.....				Calculation of rates per unit of 10 kg.	{ no free allowance of baggage for kg.	{ with free allowance of bag- gage for kg.		
Train No.				*				
				Interest on delivery				
Additional charges								
Total charges								

3rd sheet, verso.

Transport shall take place under the conditions laid down in the Regulations concerning transport of passengers and baggage and in the tariffs applicable to the present consignment.

The passenger is obliged to be present at the formalities required by the Customs, excise, financial, police and other administrative authorities, save in the case of such exceptions as are authorised by the competent administrations.

The baggage designated on the front of this sheet shall be delivered on production of this registration slip.

RÈGLEMENT

CONCERNANT LE TRANSPORT DES MARCHANDISES EN TRAFIC DIRECT PAR LES CHEMINS DE FER DE L'U. R. S. S., DE LA LETTONIE ET DE L'ESTONIE.

TITRE PREMIER

OBJET ET PORTÉE DU RÈGLEMENT.

*Article premier.**Chemins de fer et transports auxquels s'applique le règlement.*

§ 1. — Le présent règlement s'applique à tous les envois de marchandises remis au transport avec une lettre de voiture directe pour des parcours empruntant les territoires d'au moins deux des Etats contractants.

§ 2. — Sont toutefois exceptés de l'application du présent règlement :

1° Les envois dont les points de départ et d'arrivée sont situés sur le territoire d'un même Etat et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit :

a) Lorsque les lignes par lesquelles s'effectue le transit sont 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 exploitées par un chemin de fer de l'Etat de départ, si les chemins de fer intéressés ont conclu des arrangements particuliers en vertu desquels ces transports ne sont pas considérés comme internationaux.

2° Les envois entre gares des deux Etats limitrophes, si les transports sont effectués sur tout le parcours par des chemins de fer de l'un de ces Etats, à la condition toutefois que l'expéditeur, par le choix du formulaire de lettre de voiture, revendique le régime du règlement intérieur applicable à ces chemins de fer et qu'aucun de ces Etats ne s'y oppose.

*Article 2.**Participation d'entreprises autres que les chemins de fer.*

§ 1. — Peuvent être incluses dans le trafic direct, en sus des chemins de fer, des lignes régulières de services automobiles ou de navigation complétant des parcours par voie ferrée et effectuant les transports internationaux sous la responsabilité d'un Etat contractant.

§ 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 le présent règlement, sous réserve des modifications résultant nécessairement des modalités différentes du transport. Ces modifications ne peuvent, toutefois, pas déroger aux règles de responsabilité établies par le présent règlement.

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

REGULATIONS

CONCERNING TRANSPORT OF GOODS IN THROUGH TRAFFIC ON THE RAILWAYS OF THE U. S. S. R.,
LATVIA AND ESTONIA.

PART I.

PURPOSE AND SCOPE OF THE REGULATIONS.

Article 1.

Railways and traffic to which the present Regulations shall apply.

§ 1. — The present Regulations shall apply to all goods traffic carried on a through way-bill for a journey over the territory of at least two of the Contracting States.

§ 2. — The present Regulations shall not, however, apply to :

(1) Traffic in cases where the despatching and receiving stations are both on the territory of the same State and the traffic only passes over the territory of another State in transit :

(a) When the lines over which the traffic is carried in transit are operated by a railway of the State from which the goods are despatched ;

(b) Even when the lines over which the goods are carried in transit are not operated by a railway of the State from which the goods are despatched, should the railways concerned have concluded special agreements under which such traffic shall not be regarded as international.

(2) Goods carried between stations of two adjacent States, should the whole of the journey have taken place over the railways of one of those States, on condition, however, that the consignor, when preparing the way-bill to be used, claims the régime laid down in the international regulations applicable to those railways, and that there is no opposition from the other State.

Article 2.

Participation of undertakings other than railways.

§ 1. — In addition to railways, regular navigation or automobile services which complete a journey by rail and carry international traffic under the responsibility of a Contracting State may be regarded as included in through traffic.

§ 2. — Such undertakings shall be subject to all the obligations imposed, and be entitled to all the rights conferred on railways by the present Regulations, with the exception of the provisions referring to the means of transport used. Such provisions in their modified form shall not, however, in any way affect the rules as to responsibility laid down in the present Regulations.

§ 3. — Any State desiring to have one of the services referred to in § 1 entered on the list must take the necessary steps to obtain publication of the modifications referred to in § 2 in the same manner as the tariffs.

*Article 3.**Objets exclus du transport.*

Sont exclus du transport aux conditions du présent règlement, sous réserve des dérogations prévues au § 2 de l'article 4 :

1^o Les objets dont le transport est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir ;

2^o Les objets qui, par leurs dimensions, leur poids ou leur conditionnement, ne se prêteraient pas au transport demandé, à raison des aménagements ou du matériel, ne fût-ce que de l'un des chemins de fer à emprunter ;

3^o Les objets dont le transport serait interdit, par des dispositions légales ou par mesure d'ordre public, ne fût-ce que sur l'un des États à emprunter ;

4^o A l'exception des objets dont le transport est autorisé sous condition :

A. Les matières sujettes à explosion, savoir :

a) Explosifs de mines ou de tir ;

b) Munitions ;

c) Inflammateurs et pièces d'artifice ;

d) Gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression ;

e) Matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables ou facilitant la combustion.

Les substances qui ne sont pas utilisées, soit pour le tir, soit pour provoquer des explosions, ne sont pas des explosifs au sens du présent règlement, lorsque le contact d'une flamme ne peut les faire détonner et qu'elles ne sont pas plus sensibles au choc ou à la friction que le dinitrobenzol ;

B. Les matières sujettes à l'inflammation spontanée ;

C. Les produits répugnants ou de mauvaise odeur.

*Article 4.**Objets admis au transport sous certaines conditions.*

§ 1. — Les objets ci-après désignés sont admis au transport avec la lettre de voiture internationale, sous les conditions indiquées ci-après :

1^o Les objets désignés dans l'annexe I au présent règlement sont admis sous les conditions qui y sont fixées ;

2^o Les transports funèbres sont admis sous les conditions suivantes :

a) Le transport est effectué en grande vitesse, sous la garde d'une personne qui l'accompagne, à moins que le transport en petite vitesse ou la dispense d'escorte ne soient admis sur tous les chemins de fer participant au transport ;

b) Les frais de transport sont obligatoirement payés au départ ;

c) Le transport est soumis aux lois et règlements de police de chaque Etat, à moins qu'il ne soit réglé par des conventions spéciales entre les Etats participant au transport.

3^o Les véhicules de chemins de fer roulant sur leurs propres roues sont admis, à la condition qu'un chemin de fer vérifie que le véhicule est 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 compétent fourni par l'expéditeur, notamment pour assurer le graissage.

Article 3.

Articles not to be accepted for transport.

§ 1. — The following shall not be accepted for transport under the conditions laid in the present Regulations, subject to the exceptions provided for in § 2 of Article 4 :

(1) Articles the carriage of which is a postal monopoly in any of the territories over which the traffic is to pass ;

(2) Articles which, as a result of their dimensions, weight or packing, are not suitable for carriage in the manner requested in view of the equipment or rolling stock of any of the railways over which the traffic is to pass ;

(3) Articles the carriage of which is forbidden by law or by measures taken with a view to maintaining public order in any of the States over whose territory the traffic is to pass ;

(4) With the exception of articles the carriage of which is allowed under certain conditions :

(A) Explosives, such as :

(a) Explosives for use in mines or for shooting ;

(b) Ammunition ;

(c) Inflammable substances and fireworks ;

(d) Gases when compressed, liquefied or dissolved under pressure ;

(e) Substances which on contact with water emit inflammable or explosive gas.

Substances not employed either for shooting or for causing explosions shall not be regarded as explosives within the meaning of the present Regulations when they do not explode on contact with flame and are not more sensitive to blows or friction than dinitrobenzol.

(B) Substances liable to spontaneous combustion.

(C) Nauseous or evil-smelling substances.

Article 4.

Articles accepted for transport under certain conditions.

§ 1. — The under-mentioned articles shall be accepted for transport with the international way-bill under the conditions laid down below :

(1) The articles mentioned in Annex I of the present Regulations are admitted under the conditions laid down therein ;

(2) Corpses are admitted under the following conditions :

(a) That they be carried as fast freight (*grande vitesse*) with a convoyer, unless all the railways over which the transport is affected allow the carriage of corpses as ordinary freight (*petite vitesse*) or do not insist on a convoyer.

(b) That it be compulsory for carriage charges to be paid on despatch.

(c) That the carriage of corpses be subject to the laws and police regulations of each State in so far as such traffic is not regulated by special agreements between the States effecting carriage.

(3) Rolling stock running on its own wheels shall be accepted for despatch on condition that the railway administration verifies that the said rolling stock is in running order and certifies the same in writing on the vehicle or by means of a special certificate ; locomotives, tenders and motor vehicles running on rails must also be accompanied by a competent agent provided by the consignor, particularly for the purpose of lubrication.

4° Les animaux vivants sont admis dans les conditions ci-après :

a) 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 directs internationaux ou par des accords intervenus entre chemins de fer ;

b) L'expéditeur doit se conformer aux prescriptions de police vétérinaire des Etats d'expédition, de destination et de transit. Il est tenu de fournir à cet effet toutes les pièces d'accompagnement nécessaires ;

5° Les objets dont le chargement ou le transport présenterait, de l'avis du chemin de fer expéditeur, des difficultés spéciales à raison des aménagements ou du matériel d'un ou plusieurs des chemins de fer empruntés, ne sont admis que sous des conditions particulières à déterminer dans chaque cas.

§ 2. — Deux ou plusieurs Etats contractants peuvent convenir, par des accords spéciaux, soit que certains objets exclus par le présent règlement seront admis au transport international entre ces Etats sous certaines conditions, soit que les objets désignés dans l'annexe I seront admis sous des conditions moins rigoureuses.

Les chemins de fer peuvent aussi, au moyen de clauses appropriées insérées dans leurs tarifs, soit admettre certains objets exclus du transport, soit adopter des conditions moins rigoureuses pour les objets admis conditionnellement.

Article 5.

Obligation pour le chemin de fer de transporter.

§ 1. — Tout chemin de fer soumis au présent règlement est tenu d'effectuer, en se conformant aux conditions de celui-ci, tout transport de marchandises admis en vertu de ce règlement, pourvu que :

- a) L'expéditeur se conforme aux prescriptions du règlement ;
- b) Le transport soit possible avec les moyens ordinaires de transport ;
- c) Le transport ne soit pas empêché par des circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et auxquelles il ne dépendait 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 exige 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. — Les envois doivent être expédiés dans l'ordre de leur acceptation au transport sauf le cas prévu au paragraphe suivant.

§ 5. — Si l'intérêt public ou les nécessités de l'exploitation l'exigent, l'autorité compétente peut décider que :

- a) Le service sera suspendu en totalité ou en partie ;
- b) Certaines expéditions seront exclues ou admises seulement sous certaines conditions ;
- c) Certaines expéditions bénéficieront de priorités.

Ces mesures doivent être portées à la connaissance du public.

Tout chemin de fer peut refuser les envois dont le transport serait empêché par des restrictions de ce genre.

§ 6. — Toute infraction aux dispositions de cet article pourra donner lieu à une action en réparation du préjudice causé.

(4) Live animals shall be admitted under the following conditions :

(a) Live animals must be accompanied by a convoyer provided by the consignor, save in the case of small animals handed in for transport in properly closed cages, cases, baskets, etc. Nevertheless, the presence of a convoyer shall not be required in cases for which exceptions are provided by through international tariff regulations or by agreements between railways.

(b) The consignor must comply with the veterinary police regulations of the States from and to which the traffic is despatched and through which it passes in transit, and for that purpose must provide all necessary accompanying documents ;

(5) Articles the loading or carriage of which would, in the opinion of the despatching railway, give rise to special difficulties in view of the equipment or rolling stock of one or more of the railways over which the traffic is to pass shall only be admitted under special conditions to be decided upon in each case.

§ 2. — Two or more Contracting States may make special agreements to the affect either that certain articles excluded by the present Regulations shall be admitted for international transport between those States under certain conditions or that the articles mentioned in Annex I shall be admitted under less strict conditions.

The railways may also by means of suitable clauses inserted in their tariffs either admit certain articles not accepted for transport, or insist on less strict requirements in respect of articles only accepted under certain conditions.

Article 5.

Obligation of the railway to carry goods.

§ 1. — Every railway obliged to apply the present Regulations is bound, subject to the conditions laid down therein, to undertake the transport of goods accepted under the Regulations provided that :

(a) The consignor complies with the rules laid down in the Regulations ;

(b) The consignment can be carried by the ordinary means of transport ;

(c) Transport be not prevented by circumstances which the railway could not prevent and which are outside its control.

§ 2. — A railway shall not be bound to accept articles the loading, transshipment and unloading of which require the use of special installations, unless the stations in which these operations are to take place have the necessary means at their disposal.

§ 3. — Railways are only bound to accept goods for transport when the transport can be undertaken forthwith ; the special regulations in force in the station of despatch shall decide whether or not such station is bound provisionally to warehouse goods which do not satisfy this condition.

§ 4. — Goods must be despatched in the order in which they are accepted for transport, save in the case provided for in the following paragraph.

§ 5. — Should the public interest or the needs of railway working so require, the competent authorities may decide that :

(a) The service shall be wholly or partly suspended ;

(b) Certain consignments shall be excluded from transport or only accepted under certain conditions ;

(c) Certain consignments shall be given priority.

These measures must be brought to the notice of the public.

Any railway may refuse consignments the transport of which is prevented by restrictions of this nature.

§ 6. — An action for damages may be brought in respect of any breach of the provisions of this Article.

TITRE II

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 au présent règlement, une lettre de voiture conforme au formulaire qui constitue l'annexe II au règlement.

Les formulaires de lettre de voiture doivent être imprimés sur papier à écrire, blanc, résistant ; ils portent, pour la grande vitesse, une bande rouge d'un centimètre au moins de largeur, l'une au bord supérieur, l'autre au bord inférieur, au recto et au verso.

§ 2. — Les tarifs internationaux ou les accords entre chemins de fer déterminent la langue dans laquelle doivent être imprimés les formulaires des lettres de voiture. A défaut de dispositions de tarifs ou d'accords, les formulaires doivent être imprimés dans une des langues officielles de l'Etat expéditeur ; ils doivent, en outre, contenir un texte français, ou allemand, ou italien, et ils peuvent contenir toutes traductions en d'autres langues jugées utiles.

La partie à remplir par l'expéditeur doit toujours être rédigée dans une des langues officielles du pays de départ. Les traductions nécessaires doivent faire l'objet de dispositions des tarifs internationaux ou d'accords spéciaux entre les chemins de fer. A défaut, l'expéditeur doit joindre une traduction en français, ou en allemand, ou en italien.

§ 3. — Les parties du formulaires encadrées de lignes grasses doivent être remplies par le chemin de fer, les autres par l'expéditeur. L'expéditeur doit oblitérer, au moyen d'une barre, les cadres qu'il laisse en blanc.

§ 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 spécial entre tous les chemins de fer intéressés.

§ 5. — Les lettres de voiture surchargées ou grattées ne sont pas admises. 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. — Les mentions portées sur la lettre de voiture doivent être écrites ou imprimées en caractères indélébiles.

Les mentions suivantes sont obligatoires :

- a) Le lieu et la date de l'établissement de la lettre de voiture ;
- b) La désignation du chemin de fer expéditeur ;
- c) La désignation du chemin de fer destinataire et celle de la gare destinataire, avec toutes les spécifications nécessaires pour éviter toute confusion entre les diverses gares desservant soit une même localité, soit des localités portant le même nom ou des noms analogues ;
- d) Le nom et le domicile du destinataire. Une seule personne, firme ou raison sociale doit être indiquée comme destinataire. L'indication comme destinataire de la gare ou du chef 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 ;

PART II.

THE TRANSPORT CONTRACT.

CHAPTER I.

FORM AND CONDITIONS OF THE TRANSPORT CONTRACT.

*Article 6.**Contents and form of the way-bill.*

§ 1. — In the case of every international consignment coming under the present Regulations the consignor must submit a way-bill in the form laid down in Annex II.

The way-bill must be printed on strong white writing paper and, in the case of consignments sent by fast freight, (*grande vitesse*) the way-bill must have a red stripe at least one centimetre wide at top and bottom on both sides.

§ 2. — International tariffs or agreements between railways shall settle in what language the forms for way-bills are to be printed. Should there be no clause settling this in the tariffs or agreements, the form shall be printed in one of the official languages of the State from which the goods are despatched ; they must also have a translation into French, German or Italian and they may include a translation into any other language that may be thought desirable.

The part of the way-bill to be filled in by the consignor must always be made out in one of the official languages of the country from which the goods are despatched. The necessary translations shall be settled by the provisions of international tariffs or special agreements between railways. Should no such provisions exist, the consignor must add a translation into French, German or Italian.

§ 3. — The portions of the form contained within the thick lines must be filled up by the railway, and the others by the consignor. The consignor must cancel the columns he does not fill up by drawing a line across them.

§ 4. — The question as to whether the goods are to be carried by ordinary or fast freight (*petite* or *grande vitesse*) shall be decided by the choice made by the consignor between the white form and the form with a red stripe. A request that goods be carried as fast freight (*grande vitesse*) during part of the journey and as ordinary freight (*petite vitesse*) during the rest of the journey shall not be granted unless there is a special agreement to that effect between the railways concerned.

§ 5. — Way-bills with alterations or erasures are not allowed. Particulars given on the way-bill may only be crossed out if the consignor signs the alterations, and if, in the case of the number or weight of the packages, the corrected figures are written out in words.

§ 6. — The particulars given on the way-bill must be written or printed in indelible characters.

The following particulars must be given :

- (a) The place and date of issue of the way-bill ;
- (b) The name of the railway despatching the goods ;
- (c) The name of the station of destination and of the railway to which it belongs and all particulars necessary to avoid any confusion between various stations serving either the same place or places having the same name or similar names ;

(d) The name and address of the consignee. A single person, firm or business company must be given as consignee. The station or the station-master of the station of destination can only be given as consignee if the tariff applicable expressly allows of such a practice. Addresses not giving the name of the consignee such as " to the order of " or " to the holder of the duplicate of the way-bill " are forbidden ;

e) La désignation de la nature de la marchandise, l'indication du poids ou une indication analogue conforme aux règlements du chemins de fer expéditeur et, en outre, pour les envois par colis de détail, le nombre, la description de l'emballage, les marques et numéros des colis et, pour les envois dont le chargement incombe à l'expéditeur, la série, le numéro et les marques de propriété du wagon. Les marchandises doivent être désignées : celles qui figurent dans l'annexe I, sous le nom qui leur est donné dans cette annexe ; celles qui sont dénommées dans la classification des marchandises ou dans le tarif, sous le nom qui les désigne dans ces documents ; les autres, sous la dénomination usitée dans le commerce.

Si l'espace réservé sur la lettre de voiture pour la spécification des marchandises est insuffisant, la désignation des articles doit être faite sur des feuilles soigneusement attachées à la lettre de voiture et signée par l'expéditeur ;

f) L'énumération détaillée des pièces requises par les douanes, l'accise, les autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives qui sont jointes à la lettre de voiture ou qui sont mentionnées comme déposées dans une gare désignée ;

g) Le nom ou la raison sociale de l'expéditeur, constaté par sa signature, ainsi que l'indication 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, firme ou raison sociale doit figurer sur la lettre de voiture comme expéditeur.

La lettre de voiture peut, en outre, contenir les mentions suivantes :

h) La mention « en gare (bureau restant) » ou la mention « livrable à domicile », à la condition que ce dernier mode de livraison soit applicable dans la gare destinataire (article 16, § 2). Les matières sujettes à l'explosion ou à l'inflammation spontanée (voir annexe I) ne peuvent être adressées en gare ;

i) La demande des tarifs à appliquer, notamment des tarifs spéciaux ou exceptionnels prévus aux articles 11, § 10, et 34 ;

k) Le montant de la somme représentant l'intérêt à la livraison, déclaré conformément à l'article 35 ;

l) L'indication des faits que l'expéditeur prend à sa charge, conformément aux dispositions de l'article 17 ;

m) Le montant du remboursement grevant la marchandise et des débours qui auraient été acceptés par le chemin de fer, comme il est dit à l'article 19 ;

n) L'itinéraire réclamé et l'indication des gares où doivent s'accomplir les opérations de douane ou d'accise, ainsi que les vérifications exigées par les autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives ;

o) La désignation d'un mandataire conformément à l'article 15.

§ 7. — Il n'est permis d'insérer dans la lettre de voiture d'autres déclarations que si elles sont prescrites par les lois et règlements d'un Etat et ne sont pas contraires au présent règlement.

Il est interdit de remplacer la lettre de voiture par d'autres pièces ou d'y ajouter d'autres documents que ceux que le présent règlement autorise. Toutefois, lorsque les lois et règlements en vigueur à la gare expéditrice le prescrivent, l'expéditeur doit établir, outre la lettre de voiture, une pièce destinée à être conservée par le chemin de fer pour lui servir de preuve du contrat de transport.

§ 8. — Il est interdit de comprendre dans une même lettre de voiture des objets qui ne peuvent être chargés les uns avec les autres sans inconvénients et sans infraction aux prescriptions des douanes, de l'accise, des autorités fiscales, de police ou autres autorités administratives.

§ 9. — Les marchandises dont le chargement et le déchargement incombent à l'expéditeur et au destinataire doivent être accompagnées de lettres de voiture distinctes, ne comprenant aucun objet dont la manutention incombe au chemin de fer.

Des lettres de voiture distinctes doivent également être établies pour les objets désignés à l'article 4.

§ 10. — Une même lettre de voiture ne peut comprendre que le chargement d'un seul wagon, sauf pour les objets indivisibles exigeant plus d'un wagon. Toutefois, cette règle n'est pas applicable

(e) A description of the goods consigned and their weight or, instead of the weight, any similar particulars required by the special rules of the forwarding railway, and, where the goods are in separate parcels, the number of these, the kind of packing and the number and mark on each package ; and furthermore, in the case of goods loaded by the consignor, the type, number and ownership marks of the wagon. A description of the goods must be given. In the case of goods mentioned in Annex I, they must appear under the name given them in that Annex ; those mentioned in the classification of goods or in the tariff must be shown under the name given them in those documents, and the others under their ordinary trade name.

Should the space on the way-bill reserved for particulars of the goods be insufficient, such particulars should be given on sheets carefully attached to the way-bill and signed by the consignor.

(f) An exact description of any accompanying documents required by the Customs, excise, financial, police or other administrative authorities, which are attached to the way-bill or which are stated to have been deposited in any given station.

(g) The name or the style of the firm of the consignor, with his signature and his full address, and also, if he thinks it necessary, his telegraphic address and telephone number. Should the laws and regulations in force in the station of despatch allow, the signature may be printed, or replaced by the consignor's stamp. Only one person, firm or company may be given on the way-bill as consignor.

The way-bill may also contain the following particulars :

(h) Whether " to be left at the station till called for " or " to be delivered at address given ", provided the latter method of delivery is applicable in the station of destination (Article 16 § 2). Explosive substances, or substances liable to take fire spontaneously (see Annex I) may not be consigned as goods " to be left till called for " ;

(i) A request for the application of certain tariffs, particularly special or exceptional tariffs, as provided for in Article 11, § 10 and Article 34.

(k) The amount representing the value of the sender's interest in delivery, declared in accordance with Article 35.

(l) The amount of the charges for which the consignor is responsible in accordance with the provisions of Article 17.

(m) The charges to be paid on delivery, and cash advances made by the railway, as laid down in Article 19.

(n) The route which the consignor desires to be followed and the stations at which Customs or excise clearances are to take place, as well as any examination required by the financial, police or other administrative authorities.

(o) The designation of an agent as laid down in Article 15.

7. — No other particulars may be given on the way-bill unless they are required by the laws and regulations of a State and are not contrary to the present Regulations.

The way-bill may not be replaced by other papers, and documents other than those authorised by the present Regulations may not be attached to it. Nevertheless, when the laws and regulations in force at the station of despatch require, the consignor shall, besides making out the way-bill, also make out a document for retention by the railway as a proof of the transport contract.

§ 8. — Articles which cannot be loaded together without inconvenience, and without a breach of the regulations laid down by the Customs, excise, financial, police or other administrative authorities, may not be entered on the same way-bill.

§ 9. — Goods for the loading and unloading of which the consignor or consignee are responsible must be accompanied by separate way bills not including any article for the loading or unloading of which the railway is responsible.

Separate way-bills must also be made out for the goods mentioned in Article 4.

§ 10. — A single way-bill can only cover a single wagon load save in the case of single and non-divisible articles which require more than one wagon. Nevertheless, this rule shall not apply

lorsque les prescriptions particulières au trafic dont il s'agit ou les tarifs à appliquer autorisent pour la totalité du parcours l'expédition de plusieurs wagons avec la même lettre de voiture.

§ II. — L'expéditeur est autorisé à insérer au bas du verso de la lettre de voiture, mais à titre de simple information pour le destinataire et sans qu'il en résulte ni obligation ni responsabilité pour le chemin de fer, les mentions suivantes :

- « Envoi de N. » ;
- « Par ordre de N. » ;
- « A la disposition de N. » ;
- « Pour être réexpédié à N. » ;
- « Assuré auprès de N. » ;
- « Pour le navire N. » ;
- « Provenant du navire N. » ;
- « Pour l'exportation à destination de N. »

Chacune de ces mentions doit s'appliquer à l'ensemble de l'expédition.

Article 7.

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

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

§ 2. — Le chemin de fer a toujours le droit de vérifier si l'envoi répond aux énonciations de la lettre de voiture. L'expéditeur ou le destinataire doit être invité à assister à la vérification, lorsque celle-ci 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 le pays où la vérification a lieu, celle-ci doit se faire en présence de deux témoins étrangers au 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 a le droit ou est tenu de constater ou de contrôler le poids de la marchandise ou le nombre de colis, ainsi que la tare réelle des wagons.

§ 4. — En cas de pesage des charges complètes sur un pont à 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.

§ 5. — En cas, soit d'indication ou de déclaration irrégulière, inexacte ou incomplète pouvant avoir pour conséquence de faire accepter des objets exclus du transport en vertu du 4^o de l'article 3, de faire bénéficier l'envoi d'un prix de transport plus réduit ou de faire échec à l'application normale des tarifs, soit d'inobservation des mesures de sécurité prescrites dans l'annexe I, soit de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur, une surtaxe doit être payée sans préjudice du paiement complémentaire de la différence des frais de transport et, s'il y a lieu, de toute indemnité pour le dommage éventuel, ainsi que des sanctions pénales.

La surtaxe est déterminée ainsi qu'il suit :

- a) En cas soit de déclaration irrégulière, inexacte ou incomplète des marchandises exclues du transport en vertu du 4^o de l'article 3, ou des marchandises dénommées à l'annexe I, soit d'inobservation des mesures de sécurité prescrites dans cette annexe, la surtaxe est la suivante :

when the special regulations for the traffic in question or the tariffs which have to be applied authorise the despatch of several wagons over all the lines in question with a single way-bill.

§ 11. — The consignor may give at the bottom of the back of the way-bill, but merely as information for the consignee, and without the railway incurring any obligation or responsibility thereby, the following particulars :

- “ Sent by N... ”,
- “ By order of N... ”,
- “ At the disposal of ”,
- “ To be re-consigned to ”,
- “ Insured with ”,
- “ For the ship ”,
- “ Coming from the ship ”,
- “ For export to ”.

These particulars, when given, must in all cases refer to the whole consignment.

Article 7.

Responsibility for particulars on the way-bill. Extra charges. Measures to be taken in the case of overloading.

§ 1. — The consignor shall be responsible for the accuracy of the particulars and declarations entered by him in the way-bill ; he shall be liable for any consequences arising from the fact that these declarations or particulars are irregular, incorrect or incomplete, or are noted in a place other than that reserved for them.

§ 2. — The railway is entitled at any time to compare the contents of the consignment with the particulars contained in the way-bill. The consignor or consignee must be asked to be present at the examination whenever it takes place in the station of despatch or in the station of destination. Should the person concerned not attend, or should the examination take place during the journey, the examination shall, failing any other legal provisions or regulations in force in the country in which it takes place, be carried out in the presence of two witnesses not connected with the railway. Should the consignment not correspond with the particulars given in the way-bill, the cost of examination shall be charged against the goods, unless it has been paid on the spot.

§ 3. — The laws and regulations in force in each State shall fix the conditions under which the railway is entitled or obliged to verify or check the weight of the goods or the number of packages and the actual tare of the wagons.

§ 4. — In cases in which complete loads are weighed on a weigh-bridge, the weight shall be decided by deducting from the total weight of the wagon the tare marked thereon, unless special weighing of the wagon when empty gives a different tare.

§ 5. — Should irregular, incorrect or incomplete particulars or declarations result in articles excluded from transport under Article 3, No. 4, being accepted for transport, or cause the consignment to have the advantage of a lower transport rate, or prevent the normal application of tariffs, or should the measures of security laid down in Annex I not be observed, or a wagon loaded by the consignor be overloaded, an extra charge must be paid. This payment shall be without prejudice to any additional payment representing the difference between the transport rates, and, if necessary, any compensation for possible damage, and penalties imposed by the courts.

Extra charges shall be fixed as follows :

- (a) In the case of an irregular, incorrect or incomplete declaration in respect of goods excluded from transport under Article 3, No. 4, or of the goods enumerated in Annex I, or should the measures of security laid down in that Annex not be observed, the extra charge shall be :

Pour les marchandises exclues du transport en vertu du 4 ^o de l'article 3	15 fr.								
Pour les marchandises dénommées à l'annexe I	<table> <tr> <td>Classe I, groupe 1 a)</td> <td>15 »</td> </tr> <tr> <td>Classe I, groupes 1 b), 1 c) et 1 d)</td> <td>10 »</td> </tr> <tr> <td>Classe I, groupe 1 e), et classes II et III.</td> <td>5 »</td> </tr> <tr> <td>Classes IV, V et VI</td> <td>1 »</td> </tr> </table>	Classe I, groupe 1 a)	15 »	Classe I, groupes 1 b), 1 c) et 1 d)	10 »	Classe I, groupe 1 e), et classes II et III.	5 »	Classes IV, V et VI	1 »
Classe I, groupe 1 a)	15 »								
Classe I, groupes 1 b), 1 c) et 1 d)	10 »								
Classe I, groupe 1 e), et classes II et III.	5 »								
Classes IV, V et VI	1 »								

par kg. de poids brut du colis entier.

Si les prescriptions en vigueur pour le trafic intérieur du chemin de fer sur lequel la contravention a été découverte prévoient des surtaxes moins élevées, ce sont ces dernières qui sont perçues.

b) En cas de dénomination indiquant d'une manière irrégulière, inexacte ou incomplète la nature d'une expédition comprenant des marchandises autres que celles prévues sous la lettre a) du présent paragraphe, la surtaxe est égale au double de la différence entre le prix de transport depuis le point de départ jusqu'au point de destination régulièrement applicable avec la dénomination irrégulière, inexacte ou incomplète, et celui qui aurait dû être perçu, si la dénomination avait été régulière, exacte ou complète.

Cette surtaxe ne peut être inférieure à un franc, même s'il n'y a pas de différence de prix. Si les prescriptions en vigueur pour le trafic intérieur du chemin de fer sur lequel la contravention a été découverte prévoient un minimum moins élevé, c'est ce dernier qui est appliqué.

c) 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.

d) En cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur, la surtaxe est égale à six fois le prix applicable au transport, entre la gare expéditrice et la gare destinataire, du poids en excédent sur la limite de charge. Il y a surcharge quand la charge d'un wagon dépasse la limite de charge définie de la manière suivante :

Lorsqu'un wagon ne porte qu'une seule inscription relative au poids du chargement qu'il peut recevoir, celle-ci est considérée comme indiquant la charge normale ; la limite de charge est alors égale à cette charge normale augmentée de cinq pour cent.

Lorsqu'un wagon porte deux inscriptions, celle qui indique le tonnage le plus faible détermine la charge normale ; celle qui indique le tonnage le plus élevé détermine la limite de charge.

e) 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.

§ 6. — Les surtaxes à percevoir conformément au § 5 ci-dessus, grèvent la marchandise transportée, quel que soit le lieu où ont été constatés les faits qui les justifient.

Si la valeur de la marchandise ne couvre pas le montant des surtaxes ou si le destinataire refuse la marchandise, le surplus de la créance résultant des surtaxes doit être payé par l'expéditeur.

§ 7. — 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 de transport, par des influences atmosphériques, si l'expéditeur prouve qu'il s'est conformé, en chargeant le wagon, aux prescriptions en vigueur à la gare expéditrice ;

d) En cas d'augmentation de poids survenue pendant le transport, sans qu'il y ait surcharge, si l'expéditeur prouve que cette augmentation est due à des circonstances atmosphériques.

§ 8. — 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

In the case of goods excluded from transport under Article 3, No. 4	15 francs.
In the case of goods enumerated in Annex I . . .	
{ Class I, group <i>1a</i>	15 »
{ » I, groups <i>1b, 1c</i> and <i>1d</i>	10 »
{ » I, group <i>1e</i> , and Classes II and III	5 »
{ Classes IV, V and VI	1 »

per kg. gross weight of the whole package.

Should the regulations in force in respect of internal traffic on the railway on which the offence has been discovered provide for lower extra charges, the latter shall be levied.

(*b*) If a consignment including goods other than those covered by (*a*) of the present paragraph is irregularly, incorrectly or incompletely described, the extra charge shall be double the difference between the cost of carriage from the station of despatch to the station of destination regularly applicable to the consignment irregularly, incorrectly or incompletely described and that which should have been imposed if the description had been regular, correct and complete.

This extra charge shall not be less than one franc, even if there is no difference in price. Should the regulations in force for internal traffic on the railway on which the offence is discovered provide for a lower minimum, the latter shall be applied.

(*c*) If a weight less than the real weight is shown, the extra charge shall be double the difference between the cost of carriage for the weight actually declared and that for the weight found to be correct, from the station of despatch to the station of destination.

(*d*) Should a wagon loaded by the consignor be overloaded, the extra charge shall be six times the costs of carriage, between the station of despatch and the station of destination, of the excess weight over the limit to which the wagon may be loaded. A wagon shall be regarded as overloaded when its load exceeds the maximum load as hereinafter defined :

When a wagon only bears a single inscription stating the load it can take, this shall be regarded as indicating the normal load ; the limit to which the wagon may be loaded shall then be regarded as this normal load, plus 5 %.

When a wagon bears two inscriptions, that indicating the lower tonnage shall be regarded as the normal load and that indicating the higher tonnage shall be regarded as giving the limit to which the wagon may be loaded.

(*e*) If, in the case of the same wagon, the weight given is less than the real weight, and the wagon has been overloaded, the extra charges for these two offences shall both be levied at the same time.

§ 6. — The extra charges to be levied under § 5 above shall be chargeable against the goods carried, whatever be the place at which the facts justifying those extra charges were discovered.

Should the value of the goods not cover the amount of the extra charges, or should the consignee refuse the goods, the consignor shall pay the difference.

§ 7. — Extra charges shall not be levied :

(*a*) In the case of inaccurate indication of weight, should weighing by the railway be compulsory under the regulations in force in the station of despatch ;

(*b*) In the case of incorrect indication of weight or overloading, should the consignor have asked on the way-bill that the railway should weigh the consignment.

(*c*) In the case of overload occasioned during the journey by atmospheric influences, should the consignor prove that, when loading the wagon, he complied with the regulations in force in the station of despatch.

(*d*) In the case of an increase of weight occurring during the journey, without there having been overloading, should the consignor prove that this increase was due to atmospheric circumstances.

§ 8. — Should it be found at the station of despatch or at an intermediate station that a wagon has been overloaded, the load in excess may be taken out of the wagon, even if an extra charge

une surtaxe. L'expéditeur est, s'il y a lieu, invité sans retard par l'intermédiaire de la gare expéditrice à faire connaître comment il entend disposer de l'excédent de charge.

La surcharge est taxée, pour le parcours effectué, d'après le prix de transport appliqué au chargement principal, avec la surtaxe prévue au § 5 ci-dessus, 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'expéditeur prescrit de renvoyer ou de réexpédier la surcharge, elle est traitée comme un envoi isolé.

Article 8.

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

§ 1. — Le contrat de transport est conclu dès que la gare expéditrice a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture. La gare expéditrice constate l'acceptation en apposant sur la lettre de voiture son timbre 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 des frais que l'expéditeur prend à sa charge. Cette apposition doit avoir lieu en présence de l'expéditeur si ce dernier 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 et du nombre des colis a été faite par le chemin de fer et constatée sur la lettre de voiture.

§ 5. — Le chemin de fer est tenu de certifier la réception de la marchandise et la date de l'acceptation au transport sur le duplicata de la lettre de voiture qui doit lui être présenté par l'expéditeur en même temps que la lettre de voiture.

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

Article 9.

Bases pour le calcul des prix de transports. Tarifs et itinéraires.

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

§ 2. — Les tarifs doivent faire connaître toutes les conditions spéciales aux divers transports, et notamment la vitesse à laquelle 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'une seule vitesse, cette tarification peut être appliquée aux transports effectués tant avec lettre de voiture de petite vitesse qu'avec lettre de voiture de grande vitesse, sous les conditions de délai de livraison qui résultent pour chacune de ces lettres de voiture des dispositions des articles 6, § 4, et 11.

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

§ 3. — a) Si l'expéditeur a prescrit sur la lettre de voiture l'itinéraire à suivre, les frais de transport sont calculés par cet itinéraire.

La désignation des gares où doivent s'effectuer les formalités exigées par les douanes, l'accise, les autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives équivaut à une prescription d'itinéraire.

is not due. The consignor shall in such cases be requested without delay, through the station of despatch, to notify how he desires the goods unloaded to be dealt with.

The extra overloading charge shall be levied for the journey or part of the journey actually effected according to the transport rates applicable to the main load, with the extra charge provided for in § 5 above, if necessary. If the goods have to be unloaded, the cost of that operation shall be charged according to the supplementary expenditure tariff of the railway unloading.

Should the consignor ask that the load in excess be returned or reconsigned, it shall be regarded as a separate consignment.

Article 8.

Conclusion of the transport contract. Duplicate of the way-bill.

§ 1. — The transport contract is concluded as soon as the goods are accepted for transport with the way-bill by the station of despatch. Acceptance is certified by the official stamp of the forwarding office being affixed to the way-bill with the date of acceptance.

§ 2. — The way-bill must be stamped as soon as all the goods described in the way-bill are handed over for transport and the charges for which the consignor is responsible are paid. Should he so request, the way-bill must be stamped in the presence of the consignor.

§ 3. — The way-bill when stamped serves as proof of the transport contract.

§ 4. — Nevertheless, in respect of goods to be loaded by the consignor under the tariff regulations or in accordance with agreements concluded with him, when such agreements are allowed at the station of despatch, the particulars given in the way-bill of the weight and number of packages is no evidence as against the railway, unless the goods have been re-weighed or recounted on behalf of the railway and the fact stated on the way-bill.

§ 5. — The railway is bound to certify receipt of the goods, giving the date of acceptance for transport, on the duplicate of the way-bill submitted to it by the consignor at the same time as the way-bill.

This duplicate is not of equal importance with the original way-bill, nor has it the force of a bill of lading (carriage note).

Article 9.

Basis on which transport rates are calculated. Tariffs and routes.

§ 1. — The cost of transport and accessory costs are to be calculated according to the tariffs legally in force and duly published. These tariffs must contain all information necessary for the purpose of calculating cost of carriage and accessory costs and, if necessary, specify the conditions under which account shall be taken of the rate of exchange.

§ 2. — The tariffs shall give information as to the speed of the traffic in question (*i. e.*, fast or ordinary freight — *grande* or *petite vitesse*) and as to special conditions applying to each category of goods carried. Should one railway only have a single tariff applicable to transport of a certain kind, in respect of certain goods or applicable over certain lines, that tariff shall be applied to all shipments whatsoever, whether carried as fast or ordinary freight (*grande* or *petite vitesse*). The periods of time allowed for delivery under Article 6, § 4 and Article 11 of the present Regulations shall be applied according to the speed at which the goods are carried.

Tariffs must be applied in a uniform manner. The conditions laid down therein shall be valid in so far as they are not contrary to the present Regulations. Otherwise, they shall be regarded as null and void.

§ 3. — (a) If the consignor has indicated on the way-bill that a certain route is to be followed, the cost of transport shall be calculated according to that route.

Designation of the stations at which the formalities required by the Customs, excise, financial, police or other administrative authorities are to be complied with shall be equivalent to laying down a given route.

b) Si l'expéditeur a prescrit dans la lettre de voiture seulement les tarifs à appliquer, le chemin de fer applique ces tarifs, en tant que la prescription suffit à déterminer les gares entre lesquelles les tarifs revendiqués devront être appliqués. Le chemin de fer choisit parmi les itinéraires sur lesquels ces tarifs sont valables au jour de la conclusion du contrat de transport l'itinéraire qui lui paraît le plus avantageux pour l'expéditeur.

c) Si l'expéditeur a prescrit dans la lettre de voiture le paiement à l'avance du port jusqu'à une station intermédiaire, dans les conditions prévues à l'article 17, § 1, le chemin de fer choisit parmi les itinéraires qui passent par ladite station intermédiaire celui qui lui paraît le plus avantageux pour l'expéditeur. Les frais de transport sont calculés pour l'itinéraire choisi par le chemin de fer.

d) Si, dans les cas prévus dans les lettres *a)* et *c)* ci-dessus, il existe un tarif international entre la gare expéditrice et la gare destinataire sur l'itinéraire revendiqué sous la lettre *a)* ou entre la gare expéditrice et celle indiquée sous la lettre *c)*, ce tarif est appliqué, pourvu qu'au moment de l'expédition, son application ne soit pas subordonnée à des conditions qui ne seraient pas remplies.

e) Si les indications données par l'expéditeur ne suffisent pas à déterminer complètement l'itinéraire ou les tarifs, ou si certaines de ces indications sont incompatibles, le chemin de fer choisit l'itinéraire ou les tarifs qui lui paraissent les plus avantageux pour l'expéditeur. Il se conforme toujours aux indications de la lettre de voiture en ce qui concerne les gares visées sous la lettre *a)*, alinéa 2, et, autant que possible, aux autres prescriptions de l'expéditeur.

Toutefois, s'il existe un tarif direct international entre la gare expéditrice et la gare destinataire, ce tarif est appliqué pourvu que l'itinéraire qu'il détermine observe, le cas échéant, les prescriptions de la lettre de voiture concernant les gares visées sous la lettre *a)*, alinéa 2, et que son application ne soit pas subordonnée à d'autres conditions qui ne seraient pas remplies.

f) Dans tous les cas prévus ci-dessus, les délais sont calculés par l'itinéraire revendiqué par l'expéditeur ou choisi par le chemin de fer.

g) Le chemin de fer ne peut, hors les cas visés à l'article 5, § 5, et à l'article 23, § 1, effectuer le transport par une autre voie que l'itinéraire indiqué par l'expéditeur qu'à la condition :

1° Que les frais de transport et les délais de livraison ne seront pas supérieurs aux frais et délais calculés par l'itinéraire que l'expéditeur avait indiqués ;

2° Que les formalités exigées par les douanes, l'accise, les autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives auront toujours lieu aux stations désignées par l'expéditeur.

L'expéditeur est avisé que le transport a lieu par une voie autre que celle qu'il a prescrite.

h) Dans les cas visés aux points *b)*, *c)* et *e)* (alinéa 1) du présent paragraphe, le chemin de fer n'est responsable d'un dommage résultant du choix de l'itinéraire ou des tarifs qu'en cas de dol ou de faute lourde.

§ 4. — Il n'est perçu au profit des chemins de fer, en sus des taxes de transport et des divers frais accessoires prévus par les tarifs, aucune somme autre que les dépenses faites par eux, telles que droits de sortie ou d'entrée, 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, comme il est dit à l'article 17.

Article 10.

Interdiction de traités particuliers.

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

(b) If the consignor has only stated in the way-bill what tariffs are to be applied, the railway shall apply those tariffs in so far as this information is sufficient for determining the stations between which the tariffs claimed are to be applied. The railway shall choose from among the various routes on which these tariffs are in force on the day of the conclusion of the transport contract that route which appears to it to be most advantageous for the consignor.

(c) Should the consignor have stated on the way-bill that carriage charges shall be paid in advance as far as an intermediate station under the conditions laid down in Article 17, § 1, the railway shall choose from among the routes passing through the said intermediate station that which appears to it to be the most advantageous for the consignor. Carriage charges shall be calculated as for the route chosen by the railway.

(d) If, under the circumstances provided for in (a) and (c) above, there is an international tariff between the station of despatch and the station of destination over the route requested as under (a), or between the station of despatch and that referred to under (c), that tariff shall be applied, provided that at the moment of despatch there are no insurmountable difficulties in the way.

(e) Should the particulars given by the consignor be insufficient for a complete decision as to route and tariffs, or should they be contradictory, the railway shall choose the route or the tariffs which appear to it to be the most advantageous for the consignor. The railway shall in every case comply with the indications given on the way-bill in respect of the stations referred to under (a), § 2, and as far as possible with the other instructions given by the consignor.

Nevertheless, if there is a through international tariff between the station of despatch and the station of destination, that tariff shall be applied, provided that the route which it lays down complies, when necessary, with the instructions on the way-bill with regard to the stations referred to under (a), § 2, and that its application shall not meet with insurmountable difficulties.

(f) Under all the cases referred to above, time-limits for delivery are reckoned in accordance with the route requested by the consignor or chosen by the railway.

(g) A railway may only carry the goods by a route other than that indicated by the consignor, in the cases referred to in Article 5, § 5 and Article 23, § 1, provided :

(1) That the carriage charges and the time allowed for delivery do not exceed the charges and time allowed as calculated for the route which the consignor had indicated ;

(2) That the formalities required by the Customs, excise, financial, police and other administrative authorities are invariably completed at the stations mentioned by the consignor.

The consignor shall be notified in all cases when the goods are carried over a route other than that which he indicated.

(h) In the cases referred to in (b), (c) and (e) (§ 1) of this section, the railway shall only be responsible for damage resulting from choice of the route or tariffs in the case of wilful default or gross negligence.

§ 4. — No sum shall be levied on behalf of the railways, over and above the carriage charges and the various accessory costs provided for in the tariffs, other than expenditure incurred by the railways, such as export and import duties, cost of cartage from one station to another when not provided for in the tariff, expenditure on repairs to external or internal packing of goods necessary to preserve them and other analogous expenditure. Such expenditure must be duly certified and charged separately on the way-bill, to which the documents proving it must be attached. When the consignor is liable for payment of such expenditure, the documents proving the same shall not be handed over to the consignee with the way-bill, but shall be forwarded to the consignor with an account of the expenditure incurred as stated in Article 17.

Article 10.

Prohibition of private agreements.

Any private agreement by which a reduction in rates is purported to be given to one or more consignors of goods contrary to the tariffs is forbidden and null and void.

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

Article II.

Délais de livraison.

§ 1. — Les délais de livraison ne doivent pas dépasser les maxima suivants :

a) Pour la grande vitesse :

1^o Délai d'expédition. 1 jour ;

2^o Délai de transport, par fraction indivisible de 250 kilomètres
de distances d'application des tarifs 1 jour ;

b) Pour la petite vitesse :

1^o Délai d'expédition. 2 jours ;

2^o Délai de transport, par fraction indivisible de 250 kilo-
mètres de distances d'application des tarifs 2 jours.

§ 2. — Lorsque l'envoi emprunte plusieurs réseaux reliés par rails, 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.

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

a) 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 voies 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 ;

b) A l'occasion de circonstances extraordinaires de nature à déterminer :

Soit un développement anormal du trafic ;

Soit des difficultés anormales pour l'exploitation.

Les délais supplémentaires doivent dans tous les cas être fixés en jours.

§ 4. — Les délais supplémentaires motivés par les circonstances mentionnées sous la lettre a) du § 3 ci-dessus doivent figurer dans les tarifs.

Les délais supplémentaires prévus sous la lettre b) du § 3 doivent être publiés et ne peuvent entrer en vigueur avant leur publication.

§ 5. — Le délai de livraison prend cours à partir de l'heure de minuit après l'acceptation au transport de la marchandise, prévue à l'article 8, § 1.

§ 6. — Le délai est observé si, avant son expiration, la marchandise est remise ou son arrivée notifiée soit au destinataire, soit à la personne autorisée à la recevoir en vertu des règlements du chemin de fer qui doit effectuer la livraison. Les lois et règlements de chaque Etat déterminent les formes dans lesquelles la remise de la lettre d'avis est constatée. Pour les envois qui ne sont pas livrés à domicile par le chemin de fer et qui ne doivent pas faire l'objet d'un avis d'arrivée, le délai de livraison est observé si, avant son expiration, la marchandise est à la disposition du destinataire, à la gare destinataire.

Nevertheless, reductions in rates are permissible if they are duly published and equally accessible to all under the same conditions, and this also applies to those granted either for the railway service or for the service of public administrations, or for charitable organisations.

Article II.

Time allowed for delivery.

§ 1. — The time allowed for delivery shall not exceed the following :

(a) In the case of fast freight (*grande vitesse*) :

(1) Time allowed for despatch 1 day.

(2) Time allowed for transport for every 250 kilometres of distance to which the tariffs apply, or for part of such distance . . . 1 day.

(b) In the case of ordinary freight (*petite vitesse*) :

(1) Time allowed for despatch 2 days.

(2) Time allowed for transport for every 250 kilometres of distance to which the tariffs apply, or for part of such distance . . . 2 days.

§ 2. — When the consignment is carried over several railway systems directly connected with each other, the time allowed for transport is calculated on the total distance between the station of despatch and the station of destination. The time allowed for despatch is only counted once, whatever be the number of railway systems over which the consignment passes.

§ 3. — The laws and regulations of each State shall determine to what extent the railway administrations under its authority are allowed to provide for additional periods of time in the following cases :

(a) In the case of consignments carried :

Either by sea or over navigable inland waterways by ferry or boat,
or by means of communication by land other than railways,
or over certain junction lines connecting two lines of the same railway system or of different systems,
or over a secondary (or local) line,
or over a line which is not of standard gauge ;

(b) In the case of exceptional circumstances causing :

Either an exceptional increase of traffic,
or exceptional difficulties in railway working.

The additional time allowed must in all cases be stated in terms of twenty-four hours.

§ 4. — The additional periods allowed in view of the circumstances mentioned under (a) of § 3 above must be shown in the tariffs.

The additional periods provided for under (b) of § 3 must be published and may not come into force before being so published.

§ 5. — The time allowed for delivery begins as from midnight of the day on which the goods are accepted for transport as laid down under Article 8, § 1.

§ 6. — The time allowed shall not have been exceeded if, before its expiry, the goods have been handed over or their arrival notified either to the consignee or to the person authorised to receive them under the regulations of the railway responsible for delivery. The laws and regulations of each State shall decide as to how service of notice is to be proved.

In the case of consignments not to be delivered at the address of consignee by the railway and in respect of which no notice of arrival has to be given, the time allowed for delivery shall not have been exceeded if, before its expiry, the goods were placed at the disposal of the consignee in the station of destination.

§ 7. — Les délais de livraison cessent de courir pendant tout le séjour qu'entraîne l'accomplissement des formalités exigées par les douanes, l'accise, les autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives, ainsi que pendant toute interruption du trafic empêchant temporairement de commencer ou de continuer le transport et ne résultant pas d'une faute imputable au chemin de fer.

Les délais cessent également de courir pendant l'exécution des opérations prévues aux §§ 2 et 3 de l'article 7 et pendant la durée d'un arrêt causé par une modification du contrat de transport ordonnée par l'expéditeur en vertu de l'article 21.

En outre, pour le transport des animaux vivants, les délais de livraison cessent de courir pendant la durée :

- a) Du séjour de ces animaux dans les gares-abreuvoirs ;
- b) Des arrêts résultant d'une mesure de police ;
- c) De la visite vétérinaire.

§ 8. — Pour les envois en petite vitesse, les délais de livraison cessent de courir les dimanches et jours fériés légaux.

Pour les envois en grande vitesse, lorsque le jour qui suit celui de l'acceptation au transport est un dimanche ou un jour férié légal, le délai commence à courir un jour plus tard. De même, lorsque le dernier jour du délai de livraison est un dimanche ou un jour férié légal, le délai n'expire que le lendemain.

Toutefois, ces dispositions ne s'appliquent pas aux envois de grande vitesse pour lesquels les gares sont ouvertes, soit dans le pays expéditeur, soit dans le pays destinataire, les dimanches et jours fériés.

§ 9. — Lorsque dans un Etat les lois ou les règlements édictent l'interruption totale ou partielle du transport en grande vitesse des marchandises le dimanche et certains jours fériés légaux, les délais de livraison sont augmentés en conséquence.

§ 10. — Lorsque, d'après les lois et règlements d'un Etat, il peut être créé des tarifs spéciaux ou exceptionnels à prix réduits et à délais allongés, les chemins de fer de cet Etat peuvent aussi appliquer ces tarifs à délais allongés dans le trafic international.

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.

§ 2. — Lorsque la nature de 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 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 paragraphe 2, le chemin de fer peut, soit refuser l'envoi, soit exiger que l'expéditeur reconnaisse, sur la lettre de voiture, l'absence ou l'état défectueux de l'emballage, en donnant une description exacte de celui-ci.

§ 4. — L'expéditeur est responsable des conséquences de l'absence d'emballage, ou de son état défectueux ainsi reconnus sur la lettre de voiture, de même que des vices non apparents de l'emballage. Tous les dommages qui en résultent sont à la charge de l'expéditeur qui, le cas échéant, doit indemniser le chemin de fer du préjudice qu'il aurait subi. L'expéditeur est aussi responsable des défauts apparents de l'emballage non reconnus sur la lettre de voiture, si la preuve de ces défauts est faite par le chemin de fer.

§ 7. — The time occupied in completing the formalities required by the Customs, excise, financial, police and other administrative authorities, and any interruption of traffic temporarily preventing the commencement or continuance of transport of goods and not due to the fault of the railway shall not be included in the time allowed for delivery.

Time occupied in carrying out the operations provided for in §§ 2 and 3 of Article 7 or during delay caused by an alteration in the transport contract ordered by the consignor under Article 21 shall also not be included in the periods allowed.

Furthermore, in the case of transport of live animals, the time allowed for delivery shall not include :

- (a) The period during which these animals are in stations where they are watered ;
- (b) Delays caused by administrative measures ;
- (c) Time taken by the veterinary inspection.

§ 8. — In the case of goods sent by ordinary freight (*petite vitesse*), Sundays and statutory public holidays shall not be included in the time allowed for delivery.

In the case of goods sent by fast freight (*grande vitesse*), if the day which follows that on which the goods are accepted for transport is a Sunday or a statutory public holiday, the period allowed shall begin to run one day later. Likewise, if the last day of the period allowed for delivery is a Sunday or a statutory public holiday, the period shall only expire on the following day. Nevertheless, this shall not apply to consignments sent by fast freight (*grande vitesse*), when stations are open and available for them on Sundays and holidays in the country from or to which they are consigned.

§ 9. — If the laws and regulations in any State provide for total or partial interruption of fast freight (*grande vitesse*) transport of goods on Sundays and on certain statutory public holidays, the time allowed for delivery shall be increased accordingly.

§ 10. — When the laws and regulations of a State permit the establishment of special or exceptional tariffs at reduced rates and with extended periods, the railway administrations of that State may also apply the said tariffs in international traffic with extended periods.

Article 12.

Condition of goods. Packing.

§ 1. — When the railway accepts goods for transport which show obvious signs of damage, it may require the condition of the goods to be specially mentioned on the way-bill.

§ 2. — Where the nature of the goods requires that they should be packed, the consignor shall pack them in such a way that during carriage they are protected from total or partial loss or injury, and that there is no risk of their causing any damage to persons, rolling stock or other goods.

The packing must also be in accordance with the provisions of the tariffs and regulations of the despatching railway.

§ 3. — If the consignor does not comply with the provisions of § 2, the railway may either refuse to accept the goods or require the consignor to acknowledge on the way-bill the absence of packing or the unsatisfactory condition of the packing, giving an exact description of the latter.

§ 4. — The consignor shall be responsible for any consequences resulting from absence of packing or unsatisfactory condition of the same as thus entered on the way-bill, and also for such defects in the packing as are not externally visible. All loss resulting therefrom must be made good by the consignor who, if necessary, must compensate the railway for any loss it may thus have suffered.

The consignor shall also be responsible for defects in packing externally visible and not noted on the way-bill, should the railway administration prove that such defects existed.

§ 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 constituant l'annexe III au présent règlement. Dans ce cas, la lettre de voiture doit contenir mention de la déclaration générale remise à la gare expéditrice.

§ 6. — Sauf exception expressément prévue dans les tarifs, l'expéditeur est tenu de munir les colis de détail (charges incomplètes) de marques extérieures claires et indélébiles, ne permettant aucune confusion et concordant parfaitement avec celles qui sont indiquées sur la lettre de voiture. Il est tenu, en outre, d'apposer sur chaque colis de détail une étiquette indiquant en caractères indélébiles la gare destinataire. Le nom et l'adresse du destinataire doivent être également inscrits, si cela est prescrit par le règlement applicable au chemin de fer expéditeur, soit à découvert, soit sous un repli de l'étiquette qui ne serait ouvert qu'à défaut de la lettre de voiture.

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 verrerie, la porcelaine, la poterie), les objets qui s'éparpillent dans les wagons (tels que les noix, les fruits, 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 ficelées de telle sorte qu'elles ne puissent se briser, se perdre, salir ou détériorer d'autres colis.

Article 13.

Pièces à fournir pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes, l'accise, les autorités fiscales, de police 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 des formalités à remplir, avant la livraison de la marchandise au destinataire, vis-à-vis des douanes, de l'accise, des autorités fiscales ou de police 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 les pièces de ce genre ne peuvent être jointes à la lettre de voiture parce qu'elles sont déposées à une gare frontière, la lettre de voiture doit contenir l'indication précises de l'endroit où elles sont déposées.

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

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 de la part du chemin de fer.

Le chemin de fer est responsable, conformément aux dispositions du titre III, des conséquences de la perte des pièces mentionnées sur la lettre de voiture et jointes à cette lettre de voiture comme il est dit à l'article 6, § 6, lettre f).

§ 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.

§ 5. — When a consignor is in the habit of despatching from the same station goods of the same nature requiring packing, and of handing them over either unpacked or with the same defective packing, he need not comply with the provisions of § 3 in the case of each consignment, if he deposits in that station a general declaration in the form set out in Annex III of the present Regulations. In such cases, the way-bill must state that the general declaration has been handed in to the station of despatch.

§ 6. — Save when exceptions are expressly provided for in the tariffs, the consignor must take care that individual packages (part waggon-loads) bear clear and indelible external marks not likely to lead to any misunderstanding and exactly the same as those entered on the way-bill. He must also affix to each of these packages a label giving in indelible characters the name of the station of destination. The name and address of the consignee must also be given if the regulations of the railway despatching the goods so order, and written either on an open label or on a folding label only to be opened if no way-bill is to hand.

Old addresses or labels must be obliterated or removed by the consignor.

§ 7. — Unless otherwise expressly laid down in the tariffs, the following shall only be carried in full waggon-loads : fragile articles (such as glass-ware, porcelain, pottery), articles which might become scattered in the waggon (such as nuts, fruit, forage, stones), and goods which might soil or damage other parcels (such as coal, lime, ashes, ordinary earth, coloured clay), unless such goods be packed (or corded) in such a way that they cannot break, go astray, or soil or damage other goods.

Article 13.

Papers to be supplied for completing the formalities required by the Customs, excise, financial, police and other administrative authorities. Customs sealing.

§ 1. — The consignor must attach to the way-bill all papers which must be complied with before delivery of the goods to the consignee necessary for the carrying out of the formalities with regard to the Customs, excise, financial, police and other administrative authorities. Such papers must refer solely to the goods entered on a single way-bill unless administrative regulations or tariffs allow otherwise.

When papers of this nature cannot be attached to a way-bill by reason of the fact that they are deposited in a frontier station, the way-bill must state exactly at what place they are deposited.

§ 2. — It is not the duty of the railway to enquire into the accuracy and completeness of the papers supplied.

The consignor shall be responsible to the railway for any damage which may result from absence, insufficiency or irregularity of these papers, unless the fault is with the railway.

The railway, in accordance with the provisions of Part III, shall be responsible for the consequences of the loss of the papers mentioned on the way-bill, and attached to that way-bill, as stated in Article 6, § 6 (1).

§ 3. — The consignor shall comply with the Customs regulations in respect of the packing and covering of goods with tarpaulins. The railway may refuse consignments the Customs seals of which are damaged or insufficient.

CHAPITRE II

EXÉCUTION DU CONTRAT DE TRANSPORT.

*Article 14.**Remise au transport et chargement des marchandises.*

§ 1. — La remise au transport des marchandises est régie 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 le présent règlement ne renferme d'autres dispositions ou que la lettre de voiture ne mentionne un accord spécial conclu entre l'expéditeur et le chemin de fer.

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

*Article 15.**Formalités exigées par les douanes, l'accise, les autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives.*

§ 1. — En cours de route, les formalités exigées par les douanes, l'accise, les autorités fiscales ou de police 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 commissionnaire 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 peut, soit par lui-même, soit par un mandataire, désigné dans la lettre de voiture, assister aux opérations prévues à l'alinéa ci-dessus, pour fournir tous renseignements et présenter toutes observations utiles, sans qu'en résulte pour lui le droit de prendre possession de la marchandise ou d'effectuer les opérations.

Si l'expéditeur a prescrit pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes, l'accise, les autorités fiscales ou de police ou autres autorités administratives, un mode de procéder qui ne peut pas être admis, le chemin de fer opère de la façon qui lui paraît la plus favorable aux intérêts de l'ayant droit et fait connaître à l'expéditeur les mesures prises.

§ 2. — Lorsque la gare destinataire est 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 à destination sous régime de douane, le destinataire a le droit d'accomplir, à la gare destinataire, les formalités de douane. S'il use de ce droit, il doit acquitter au préalable les frais grevant l'envoi et retirer la lettre de voiture.

Si les formalités de douane ne sont remplies ni par le destinataire, ni par le mandataire de l'expéditeur, dans un délai fixé par les règlements en vigueur à la gare destinataire, le chemin de fer peut, tant que la lettre de voiture n'a pas été retirée par le destinataire, procéder comme il est dit au § 1.

*Article 16.**Livraison.*

§ 1. — Le chemin de fer est tenu de livrer au destinataire, à la gare destinataire indiquée par l'expéditeur, la lettre de voiture et la marchandise contre quittance et paiement du montant des créances résultant de la lettre de voiture.

CHAPTER II.

EXECUTION OF THE TRANSPORT CONTRACT.

*Article 14.**Handing over for transport and loading of goods.*

§ 1. — The laws and regulations in force in the station of despatch shall apply to the handing over of goods for transport.

§ 2. — The goods shall be loaded either by the railway or by the consignor, according to the regulations in force in the station of despatch, unless otherwise provided for in the present Regulations, or unless the way-bill makes mention of a special agreement concluded between the consignor and the railway.

§ 3. — Goods must be carried in covered or open goods vans, or in special waggons fitted up for the purpose, or in open waggons with tarpaulins, as laid down in the through international tariffs, unless otherwise provided in the present Regulations. Should there be no through international tariffs, or should they contain no provisions with regard to this matter, the regulations in force at the station of despatch shall apply to the entire journey.

*Article 15.**Formalities required by the Customs, excise, financial, police and other administrative authorities.*

§ 1. — During the journey the railway shall comply with the formalities required by the Customs, excise, financial, police and other administrative authorities. The railway may, while itself remaining responsible, transfer this duty to a commission agent, or may itself undertake it. In either event, the railway has the liabilities of a commission agent.

The consignor may, however, be present, either in person or through an authorised agent named in the way-bill, at the operations provided for in the above paragraph, for the purposes of supplying all information and making any necessary observations, without thereby acquiring the right to take possession of the goods or to carry out the operations in question.

If a consignor has ordered an inadmissible mode of procedure for the carrying out of the formalities required by the Customs, excise, financial, police or other administrative authorities, the railway shall carry them out in the manner which appears to it most favourable to the interests of the person entitled to dispose of the goods, and shall notify the measures taken to the consignor.

§ 2. — If there is a Customs Office at the station of destination, and if the way-bill provide for Customs clearance on arrival, or if, no such mention being made on the way-bill, the goods arrive at their destination unexamined, the consignee shall have the right to carry out the Customs formalities at the station of destination. Should he avail himself of this right, he must first pay any charges due on the consignment and accept the way-bill.

Should neither the consignee nor the consignor's agent complete the Customs formalities within a time limit laid down in the regulations in force at the station of destination, the railway may, if the way-bill has not been withdrawn by the consignee, proceed as laid down in § 1.

*Article 16.**Delivery.*

§ 1. — The railway company is bound to hand over the way-bill and the goods to the consignee at the station of destination indicated by the consignor, on an acknowledgment of receipt being given and the amount of charges set out in the way-bill being paid.

L'acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture oblige le destinataire à payer au chemin de fer le montant des créances résultant de la lettre de voiture.

§ 2. — La livraison des marchandises, ainsi que l'obligation éventuelle du chemin de fer de remettre la marchandise au domicile du destinataire, soit dans la localité où est située la gare destinataire soit dans une autre localité, sont réglées conformément aux lois et règlements applicables au chemin de fer chargé de la livraison.

§ 3. — 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 marchandise n'est pas arrivée à l'expiration du délai prévu à l'article 30, § 1, le destinataire, qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui, est autorisé après l'expiration de ce délai, à faire valoir en son propre nom, vis-à-vis du chemin de fer, les droits résultant du contrat de transport, à condition d'exécuter préalablement les obligations que ce contrat lui impose.

Article 17.

Paiement des frais de transport.

§ 1. — Les frais de transport et autres frais que l'expéditeur n'a pas pris à sa charge en vertu de la lettre de voiture sont considérés comme mis à la charge du destinataire. L'expéditeur peut payer, à titre d'affranchissement, soit certains frais déterminés, soit les frais de transport jusqu'à un point frontière ou une gare frontière quelconque, selon les tarifs appliqués; exceptionnellement, des tarifs ou des accords entre chemins de fer pourront autoriser l'affranchissement jusqu'à certaines gares autres que les gares frontières.

L'expéditeur doit indiquer, dans la lettre de voiture, sous la rubrique à ce destinée, les frais qu'il prend à sa charge, sous la forme ci-après :

a) Si l'expéditeur prend à sa charge les frais de transport ainsi que tous les autres frais qui, d'après les règlements et le tarif, peuvent être mis en compte par la gare expéditrice, y compris éventuellement les taxes supplémentaires pour déclaration d'intérêt à la livraison prévues à l'article 35 ci-après et les taxes pour débours et pour remboursements, il l'indique par le mot « franco » ;

b) Si l'expéditeur prend à sa charge d'autres frais que ceux qui sont compris sous la lettre *a)* ci-dessus, il l'indique par les mots « franco de port et de... (désignation exacte de la taxe ou des taxes qu'il veut payer) ».

La mention « franco de douane » signifie que l'expéditeur aura à payer les droits et les frais de douane à percevoir par les bureaux de douane, ainsi que les frais de dédouanement à percevoir par le chemin de fer ;

c) Si l'expéditeur prend à sa charge les frais de toute nature, même ceux qui se produiraient après l'acceptation de la marchandise au transport, il l'indique par les mots « franco de tous frais » ;

d) Si l'expéditeur ne prend à sa charge qu'une ou plusieurs des taxes comprises sous la lettre *a)* ci-dessus, il l'indique par les mots « franco de... (désignation exacte de la taxe ou des taxes qu'il veut payer) » ;

e) Si l'expéditeur prend à sa charge les frais de transport jusqu'à un point frontière, ou une gare frontière, ou exceptionnellement jusqu'à une gare désignée autre qu'une gare frontière, il l'indique par les mots « franco jusqu'à N frontière », ou « franco jusqu'à N ».

Il est permis d'inscrire à la fois, dans la lettre de voiture, plusieurs mentions concernant l'affranchissement qui se complètent l'une l'autre, par exemple « franco de port et franco de douane », ou « franco jusqu'à N frontière et franco de douane ».

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

§ 3. — Si l'expéditeur prend à sa charge le montant de tout ou partie des frais et si ce montant ne peut pas être fixé exactement au moment de la remise au transport, le chemin de fer peut exiger,

Acceptance of the goods and the way-bill obliges the consignee to pay the railway the amount of charges set out in the way-bill.

§ 2. — The procedure to be adopted on delivery of the goods, as well as the obligation, if any, under which a railway is to carry them to the address of the consignee, either in the place at which the station of destination is situated or elsewhere, are determined by the laws and regulations in force on the railway delivering the goods.

§ 3. — After the arrival of the goods at the station of destination, the consignee is entitled to request the railway to hand over the way-bill and deliver the goods to him. Should the goods not have arrived within the period laid down in Article 30, § 1, the consignee, whether acting in his own interests or in those of another, shall be authorised, after the expiry of that period, to enforce in his own name any rights he may have against the railway company arising out of the transport contract, on condition of his previously fulfilling the corresponding obligations resting upon him as a result of that contract.

Article 17.

Payment of carriage charges.

§ 1. — The consignee shall be responsible for carriage and other charges for which the consignor has not made himself responsible on the way-bill. The consignor may make prepayment either of certain given charges or of carriage charges up to any point on the frontier or any frontier station, in accordance with the tariffs in force. As an exceptional measure, tariffs or agreements between railways may allow prepayment up to certain stations other than frontier stations.

The consignor must state on the way-bill under the proper heading for which charges he makes himself responsible, as follows :

(a) If the consignor makes himself responsible for carriage and all other costs which, under the regulations and the tariff, may be charged by the station of despatch, including supplementary charges, if any, for declaration of interest in delivery as provided for in Article 35 below, and sums due for cash advances and charges forward, he shall indicate the same by the words " free of charge " (franco).

(b) Should the consignor make himself responsible for charges other than those included under (a) above, he will indicate the same by the words " free of carriage charges and ... " (exact description of the charge or charges he is prepared to pay).

The note " free of Customs duties " means that the consignor will have to pay duties and charges levied by the Customs offices and the railway company's charges for passing the goods through the Customs.

(c) If the consignor makes himself responsible for charges of any kind, even those arising after the goods have been accepted for transport, he indicates the same by the words " free of all charges ".

(d) If the consignor only makes himself responsible for one or more of the charges included under (a) above, he indicates the same by the words " free of ... " (exact description of the charge or charges which he is prepared to pay).

(e) If the consignor makes himself responsible for transport rates as far as a point on the frontier or frontier station, or, in exceptional cases, up to a given station other than a frontier station, he indicates the same by the words " free as far as N frontier " or " free up to N ".

Several notes concerning prepayment completing each other may be entered simultaneously on the way-bill, for instance, " free of carriage charges and of Customs duties " or " free up to N frontier and free of Customs duties ".

§ 2. — The despatching railway may require carriage charges to be paid in advance in the case of consignments which, in the opinion of the railway, are perishable, or which by reason of their small value or their nature do not provide adequate security for the carriage charges.

§ 3. — Should the consignor make himself responsible for all or part of the charges, and should it not be possible exactly to fix that sum at the time when goods are handed in for transport, the

à titre de garantie, le dépôt contre reçu d'une somme représentant approximativement les frais. Ces frais sont portés par les gares de réinscription successives sur un bulletin d'affranchissement qui accompagne l'envoi jusqu'à destination et qui est renvoyé à la gare expéditrice dans les deux mois qui suivent l'expiration du délai de livraison.

Dès réception du bulletin d'affranchissement, le règlement du compte est effectué et le reçu du dépôt est remplacé par un compte de frais dressé d'après les indications de ce bulletin.

Le bulletin d'affranchissement est établi conformément au modèle constituant l'annexe IV au présent règlement.

§ 4. — La gare expéditrice doit spécifier, tant dans le duplicata que dans la lettre de voiture, les frais perçus en port payé.

Article 18.

Application irrégulière du tarif.

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

§ 2. — Les différences en plus constatées par le chemin de fer doivent être protégées d'office à la connaissance de l'intéressé lorsqu'elles dépassent 0 fr. 50 par lettre de voiture, et le règlement doit en être opéré le plus tôt possible.

§ 3. — Le paiement au chemin de fer des différences en moins incombe à l'expéditeur si la lettre de voiture n'est pas retirée. Lorsque la lettre de voiture a été acceptée par le destinataire, l'expéditeur n'est tenu au paiement d'une différence en moins que dans la mesure où elle 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 de la différence est à la charge du destinataire.

§ 4. — Les sommes dues en vertu du présent article sur une lettre de voiture portent intérêt à six pour cent lorsqu'elles dépassent dix francs. Ces intérêts courent du jour de la réclamation administrative prévue à l'article 40 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

Article 19.

Remboursements et débours.

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

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

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

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

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

railway may require as security the deposit (a receipt being given) of a sum approximately equal to the charges. The latter shall be noted by the frontier stations through which the goods are re-forwarded, on a prepayment note which shall accompany the consignment to destination, and which shall be returned to the station of despatch within two months from the expiry of the time allowed for delivery.

As soon as the prepayment note is received, a settlement of accounts shall take place, and the deposit receipt shall be replaced by an account of charges drawn up in accordance with the information given in the prepayment note.

The prepayment note shall be drawn up in the form set out in Annex IV to the present Regulations.

§ 4. — The station of despatch must enter sums received for carriage prepaid, both on the duplicate and on the way-bill.

Article 18.

Irregular application of the tariff.

§ 1. — In the case of irregular application of the tariff, or of an error in the fixing of the carriage and other charges, the difference one way or the other shall be adjusted.

§ 2. — Excess payments noted by the railway shall in all cases be brought by it to the notice of the persons concerned when they exceed 0.50 centimes on a single way-bill, and settlement must be made as soon as possible.

§ 3. — Should the way-bill not have been accepted, the consignor shall be liable for paying to the railway any differences that may be due to it. Should the way-bill have been accepted by the consignee, the consignor shall only be obliged to pay the difference in so far as it relates to charges for which he has made himself responsible by a note in respect of prepayment entered by him on the way-bill ; any further sums needed to make up the difference shall be paid by the consignee.

§ 4. — When they exceed ten francs, the sums due on the way-bill under the present Article shall bear interest at 6 per cent. Such interest shall run from the day of the administrative claim provided for in Article 40, or if no claim has been made, from the day on which an action is brought.

Article 19.

Charges to be collected on delivery and cash advances.

§ 1. — The consignor may stipulate when despatching goods that a sum not exceeding their value shall be collected on delivery. The amount of such charges shall be stated in the currency of the country from which the goods are despatched ; the tariffs may, however, provide for exceptions to this rule.

§ 2. — The railway is not bound to repay a charge to the consignor until the sum charged has been paid by the consignee. The sum must be put at the disposal of the consignor within three months from payment ; in case of delay, interest at 6 per cent, dating from the end of that period shall be due.

§ 3. — If goods charged are delivered without the charges having been collected, the railway shall pay to the consignor any loss thereby incurred up to the amount of the charges, but reserves its right to take legal proceedings against the consignee.

§ 4. — Goods despatched " collect on delivery " shall be subject to a fee to be laid down in the tariffs ; this fee shall be due, even when the arrangement for cash on delivery is cancelled or reduced by an alteration in the transport contract (Article 21, § 1).

§ 5. — Cash advances shall only be allowed in accordance with the regulations in force in the station of despatch.

Article 20.

Obligations du chemin de fer destinataire.

Le chemin de fer destinataire est tenu d'opérer le recouvrement de la totalité des créances résultant du contrat de transport, notamment des frais de transport, des frais divers, de ceux de douane, des remboursements et autres sommes qui pourraient grever la marchandise. Il opère ces recouvrements tant pour son compte que pour celui des chemins de fer précédents ou des autres intéressés.

CHAPITRE III

MODIFICATION DU CONTRAT DE TRANSPORT.

Article 21.

Droit de modifier le contrat de transport.

§ 1. — L'expéditeur a seul le droit de modifier le contrat de transport, soit en retirant la marchandise à la gare expéditrice, soit en l'arrêtant en cours de route, soit en ajournant sa livraison, soit en la faisant livrer au lieu de destination ou en tout autre point situé en deçà ou au delà, au destinataire indiqué sur la lettre de voiture ou à une autre personne, soit enfin en ordonnant son retour à la gare expéditrice.

Le chemin de fer a, en outre, la faculté d'accepter, à la demande de l'expéditeur, des modifications au contrat tendant à l'établissement, à l'augmentation, à la diminution ou au retrait d'un remboursement ou bien à l'affranchissement des envois : ces modifications sont admises par le chemin de fer sans aucune garantie pour leur exécution. D'autres modifications que celles qui sont énumérées ne sont admises en aucun cas. Les modifications au contrat de transport ne doivent jamais avoir pour effet de diviser l'envoi.

§ 2. — Les modifications au contrat mentionnées ci-dessus doivent être données au moyen d'une déclaration écrite, signée par l'expéditeur et conforme au formulaire constituant l'annexe V au présent règlement.

Cette déclaration doit être répétée sur le duplicata de la lettre de voiture, qui sera présenté en même temps au chemin de fer et rendu par ce dernier à l'expéditeur. 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 ce dernier en cas de retrait du remboursement.

Toute modification au contrat ordonnée par l'expéditeur sous des formes autres que celles qui sont prescrites ci-dessus est nulle et non avenue.

§ 3. — Le chemin de fer ne donne suite aux modifications de contrat ordonnées par l'expéditeur que lorsqu'elles sont transmises par l'intermédiaire de la gare expéditrice.

Si l'expéditeur le demande, la gare destinataire ou la gare d'escale est prévenue, à ses frais, par un télégramme émanant de la gare expéditrice et confirmé par une déclaration écrite. Dans ce cas, la gare destinataire ou la gare d'escale doit s'abstenir soit de remettre la lettre de voiture, soit de livrer la marchandise au destinataire, soit enfin de procéder à la réexpédition de l'envoi jusqu'à ce qu'elle ait reçu la déclaration écrite.

§ 4. — Le droit de modifier le contrat de transport s'éteint, même si l'expéditeur est muni du duplicata de la lettre de voiture, lorsque la lettre de voiture a été remise au destinataire, ou lorsque

*Article 20.**Obligations of the railway to which the goods are consigned.*

The railway to which the goods are consigned must collect all claims arising under the transport contract and, in particular, all charges for carriage and subsidiary charges, Customs duties, charges forward and other sums due in respect of the goods. It shall collect these claims, not on its own account alone, but also on account of any of its predecessors in transporting the goods, or any person otherwise entitled thereto.

CHAPTER III.

ALTERATIONS IN THE TRANSPORT CONTRACT.

*Article 21.**Right to alter the transport contract.*

§ 1. — Only the consignor shall be entitled to alter the transport contract, by withdrawing the goods from the station of despatch, stopping the goods en route, delaying delivery, or causing the goods to be delivered at the place to which they are consigned or at any other place, whether nearer or more distant, to the consignee indicated on the way-bill or to another person, or, lastly, by ordering the return of the goods to the station of despatch.

The railway shall also be entitled, at the request of the consignor, to accept alterations in the contract for the purpose of establishing, increasing, reducing or withdrawing a claim for repayment, or for prepayment on goods despatched. When the railway accepts such alterations it in no way guarantees that they will be carried out in practice. Under no circumstances may alterations other than those enumerated above be allowed. Modifications in the transport contract must never lead to the consignment being split up.

§ 2. — The alterations in the contract mentioned above must be made by means of a written declaration signed by the consignor and in accordance with the form to be found in Annex V of the present Regulations.

This declaration must be repeated on the duplicate way-bill, which will be presented to the railway at the same time and returned by the railway to the consignor. A railway carrying out the orders of the consignor without insisting on the production of this duplicate way-bill will be responsible for any loss thereby caused to the consignee to whom the duplicate may have been forwarded by the consignor.

When a consignor requests an increase, reduction or withdrawal of a claim for payment on delivery, he must produce the document which was originally given to him. Should there be an increase or reduction in the sum to be repaid, this document shall be corrected and returned to the person concerned; should the claim for repayment be withdrawn, then this document shall be taken away from him.

Any alteration in the contract ordered by the consignor in a manner other than that laid down above shall be null and void.

§ 3. — The railway shall only take action as a result of the alterations in the contract ordered by the consignor when the request for the same is transmitted through the station of despatch.

Should the consignor so request, the station of destination or the station at which the goods are stopped en route shall be notified at his expense by a telegram from the station of despatch, confirmed by a written declaration. In such cases the station of destination or the station at which the goods are stopped en route shall neither hand over the way-bill nor deliver the goods to the consignee, nor reassign the goods before receiving the written declaration.

§ 4. — The right to alter the transport contract ceases to exist, even if the consignor holds the duplicate of the way-bill, once the way-bill has been handed to the consignee, or when the

celui-ci a fait valoir le droit résultant du contrat de transport conformément à l'article 16, § 3. A partir de ce moment, le chemin de fer doit se conformer aux ordres du destinataire, sous peine d'être responsable envers lui des conséquences de leur inexécution dans les conditions déterminées au titre III.

Article 22.

Exécution des modifications apportées au contrat de transport.

§ 1. — Le chemin de fer ne peut ni se refuser à l'exécution des ordres dont il est fait mention au premier alinéa du § 1 de l'article 21, ni apporter des retards ou des changements dans cette exécution, sauf dans les cas ci-après :

a) L'exécution n'est plus possible au moment où les ordres parviennent au chemin de fer ;

b) L'exécution est de nature à troubler 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 dans les Etats à emprunter, notamment au point de vue des prescriptions des douanes, de l'accise, des autorités fiscales ou de police 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 de transport 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, l'expéditeur 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 à l'avance ces empêchements, l'expéditeur supporte toutes les conséquences résultant du commencement d'exécution donné à ses ordres.

§ 2. — Si l'expéditeur a prescrit de livrer la marchandise à une gare intermédiaire, le port est perçu jusqu'à cette gare d'après les tarifs applicables entre la gare expéditrice et la susdite gare intermédiaire.

Si l'expéditeur a prescrit le renvoi à la gare expéditrice, le port est calculé : 1^o jusqu'à la gare où le transport a été arrêté, d'après les tarifs applicables entre cette gare et la gare expéditrice ; 2^o depuis la gare de réexpédition jusqu'à la gare expéditrice, d'après les tarifs applicables pour ce parcours.

Si l'expéditeur a prescrit la réexpédition à une autre gare, le port est calculé : 1^o jusqu'à la gare où le transport a été arrêté, d'après les tarifs applicables entre cette gare et la gare expéditrice ; 2^o depuis la gare de réexpédition jusqu'à la nouvelle gare destinataire, d'après les tarifs applicables entre ces deux dernières gares.

§ 3. — Le chemin de fer a droit au remboursement des frais résultant de l'exécution des ordres mentionnés au § 1 de l'article 21, à moins que ces frais n'aient eu pour cause une faute commise par lui.

Article 23.

Empêchements au transport.

§ 1. — Lorsqu'un transport est empêché ou interrompu, 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. Le chemin de fer est fondé à réclamer le prix du transport par cette autre voie et dispose des délais correspondants, même s'ils sont plus élevés que par l'itinéraire primitif, à moins que le chemin de fer ne soit en faute.

latter has established his rights resulting from the transport contract in accordance with Article 16, § 3. From that moment the railway must carry out the orders of the consignee or be responsible to him under the conditions laid down in Part III for the consequences.

Article 22.

Action taken as a result of alterations made in the transport contract.

§ 1. — The railway cannot refuse to carry out the orders referred to in the first paragraph of § 1 of Article 21, nor delay or make changes in the carrying out of those orders, save in the following cases :

(a) When by the time they reach the railway it is no longer possible to carry them out ;

(b) When the carrying out of these orders would be liable to interfere with the regular working of the railway ;

(c) In the case of a change in the station of destination, when the carrying out of these orders would be contrary to the laws and regulations in force in the countries through which the goods are to pass, more particularly regulations issued by the Customs, excise, financial, police and other administrative authorities ;

(d) In the case of a change in the station of destination, when there is any reason to think that the value of the goods will not cover the expense of carriage for which the goods will be liable on arrival at the new destination, unless the amount of such expenditure be immediately paid or guaranteed.

In the above-mentioned cases the consignor shall be notified as soon as possible of the reasons that prevent the carrying out of his orders.

Should the railway not be able to foresee such difficulties, the consignor shall be responsible for all consequences resulting from the commencement of the carrying out of his orders.

§ 2. — Should the consignor have ordered the goods to be delivered at an intermediate station, carriage to that station shall be charged according to the tariffs applicable between the station of despatch and the above-mentioned intermediate station.

Should the consignor have ordered that the goods be returned to the station of despatch, carriage charges shall be calculated : (1) up to the station at which the goods were stopped, according to the tariffs applicable between that station and the station of despatch ; (2) from the station of reconsignment to the station of despatch, according to the tariffs applicable on the line in question.

Should the consignor have ordered reconsignment to another station, carriage charges shall be calculated : (1) up to the station at which the goods were stopped, according to the tariff applicable between that station and the station of despatch ; (2) from the station of reconsignment to the new station of destination according to the tariffs applicable between the two latter stations.

§ 3. — The railway shall be entitled to repayment of costs resulting from the carrying out of the orders referred to in § 1 of Article 21, unless such costs were caused by a fault on the part of the railway.

Article 23.

Circumstances preventing transport.

§ 1. — When the transport of goods is prevented or interrupted, the railway shall decide whether it is advisable in the interests of the consignor to ask such consignor for instructions, or whether it is better to carry the goods to destination by an alternative route. The railway shall be entitled to claim carriage charges by the new route and shall have a corresponding period within which to make delivery, even if that period be longer than that by the original route, unless the railway be at fault.

§ 2. — S'il n'y a pas d'autre voie de transport, 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, § 5.

§ 3. — L'expéditeur avisé d'un empêchement au transport peut résilier le contrat, à charge par lui de payer au chemin de fer, suivant le cas, soit le prix du transport pour le parcours déjà effectué, soit les frais préparatoires au transport, ainsi que tous ceux qui sont prévus par les tarifs, à moins que le chemin de fer ne soit en faute.

§ 4. — Si l'expéditeur n'est pas en possession du duplicata de la lettre de voiture, les instructions qu'il donne, dans les cas prévus au présent article, ne peuvent modifier ni la désignation du destinataire ni le lieu de destination.

§ 5. — Il n'est pas donné suite :

a) Aux instructions de l'expéditeur qui ne seraient pas adressées par l'intermédiaire de la gare expéditrice ;

b) Aux demandes de renvoi d'une marchandise dont la valeur ne couvre pas, selon toute prévision, les frais de réexpédition, à moins que le montant de ces frais ne soit payé ou garanti immédiatement.

§ 6. — 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.

§ 7. — 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 dans le plus bref délai possible.

Article 24.

Empêchements à la livraison.

§ 1. — Lorsqu'il se présente des empêchements à la livraison de la marchandise, la gare destinataire doit en prévenir sans retard l'expéditeur par l'entremise de la gare expéditrice et demander ses instructions. Quand la demande en a été faite dans la lettre de voiture, cet avis doit être donné immédiatement par télégraphe. Les frais de cet avis sont à la charge de la marchandise.

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

Si, après l'avoir refusée, le destinataire se présente pour prendre livraison de la marchandise, celle-ci lui est livrée, à moins que la gare destinataire n'ait reçu entre-temps des instructions contraires de l'expéditeur. Avis de cette livraison doit être donné immédiatement à l'expéditeur par une lettre recommandée dont les frais restent à la charge de la marchandise.

En aucun cas la marchandise ne peut être retournée à l'expéditeur sans son consentement exprès.

§ 2. — Pour tout ce qui n'est pas prévu au § 1 du présent article et sous réserve des dispositions de l'article 43, le mode de procéder, dans le cas d'empêchement à la livraison, est déterminé par les lois et règlements en vigueur pour le chemin de fer chargé de la livraison.

§ 2. — Should no other route be available for transport, the railway shall request instructions from the consignor ; nevertheless, such a request shall not be necessary in the case of temporary difficulties arising from the circumstances laid down in Article 5, § 5.

§ 3. — The consignor when advised of difficulties preventing transport, may cancel the contract, but must then, according to the circumstances, pay the railway either the transport charges for the part of the journey over which the goods have already been carried, or expenditure incurred in preparation for transport, and all charges laid down in the tariffs, unless the railway be at fault.

§ 4. — Should the consignor not be in possession of the duplicate of the way-bill, instructions given by him under the circumstances referred to in the present Article cannot alter either the designation of the consignee or the place to which the goods are consigned.

§ 5. — No action shall be taken :

(a) On instructions from the consignor not forwarded through the station of despatch ;

(b) On requests for return of goods when there is every reason to think that the value of the goods will not cover the costs of reconsignment, unless the amount of such costs be immediately paid or guaranteed.

§ 6. — If a consignor, when notified of difficulties preventing transport, does not within a reasonable period give instructions which it is possible in practice to carry out, action shall be taken in accordance with those regulations in force on the railway on which the goods were held up which deal with circumstances preventing delivery.

§ 7. — Should the difficulties preventing transport come to an end before the arrival of instructions from the consignor, the goods shall be forwarded to destination without waiting for such instructions, and the consignor shall be notified to that effect as soon as possible.

Article 24.

Circumstances preventing delivery.

§ 1. — When difficulties arise which prevent delivery of the goods, the station of destination shall immediately notify the consignor through the station of despatch and request instructions from him. Should a request to that effect have been made on the way-bill, such notification shall immediately be given by telegraph. The cost of such notification shall be chargeable against the goods.

Should the consignee refuse the goods, the consignor shall have the right to dispose of them even without producing the duplicate of the way-bill.

If, after having refused the goods, the consignee later decides to take delivery, they shall be delivered to him, unless in the meantime the station of destination has received instructions to the contrary from the consignor. Notification of such delivery shall immediately be given to the consignor by registered letter, the cost of which shall be chargeable against the goods.

In no case shall the goods be returned to the consignor unless he expressly consents thereto.

§ 2. — In any cases not provided for in § 1 of the present Article, and subject to the provisions of Article 43, the procedure in the event of difficulties preventing delivery shall be determined by the laws and regulations in force on the railway responsible for delivering the goods.

CHAPITRE IV

GARANTIE DES DROITS DU CHEMIN DE FER.

*Article 25.**Droit de gage du chemin de fer.*

§ 1. — Le chemin de fer a sur la marchandise les droits d'un créancier gagiste, pour la totalité des créances indiquées à l'article 20. Ces droits subsistent aussi longtemps que la marchandise se trouve en possession du chemin de fer ou d'un tiers qui la détient pour lui.

§ 2. — Les effets du droit de gage sont réglés d'après les lois et règlements de l'Etat où s'effectue la livraison.

TITRE III

RESPONSABILITÉ DES CHEMINS DE FER. ACTIONS.

CHAPITRE PREMIER

RESPONSABILITÉ.

*Article 26.**Responsabilité collective des chemins de fer.*

§ 1. — Le chemin de fer qui a accepté au transport la marchandise, 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 accepte les obligations qui en résultent sans préjudice des dispositions de l'article 42, § 3, concernant le chemin de fer destinataire.

§ 3. — La responsabilité du chemin de fer, fondée sur le présent règlement, cesse à la gare destinataire indiquée sur la lettre de voiture, même si l'expéditeur a désigné un autre lieu de destination. Le transport au delà est régi par les lois et règlements intérieurs.

*Article 27.**Etendue de la responsabilité.*

§ 1. — Le chemin de fer est responsable, dans les conditions déterminées au présent chapitre, du dommage résultant, soit 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, soit des retards à la livraison.

§ 2. — Il est déchargé de cette responsabilité, en cas de perte totale ou partielle ou d'avarie s'il prouve que le dommage 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, coulage ordinaire, etc.) ou un cas de force majeure.

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

CHAPTER IV.

GUARANTEES OF THE RIGHTS OF THE RAILWAY.

*Article 25.**Right of security possessed by the railway.*

§ 1. — In respect of all the claims referred to under Article 20, the railway shall have the rights of a secured creditor in respect of the goods. This right of lien continues as long as the goods are in the possession of the railway or held by a third party on its behalf.

§ 2. — The effects of the lien are to be determined by the laws and regulations in the country in which delivery takes place.

PART III.

RESPONSIBILITY OF THE RAILWAYS. CLAIMS.

CHAPTER I.

RESPONSIBILITY.

*Article 26.**Collective responsibility of the railways.*

§ 1. — The railway which accepted the goods for transport with the way-bill is liable for through carriage of the goods upon the successive lines passed over until the goods are delivered.

§ 2. — Each succeeding railway company, by taking over the goods, together with the original way-bill, thereby becomes a party to the transport contract in the terms of that document, and accepts the obligations resulting therefrom, without prejudice to the provisions of Article 42, § 3 concerning the railway on which the station of destination is located.

§ 3. — The responsibility of the railway under the present Regulations ceases at the station of destination given in the way-bill, even should the consignor have indicated another destination. Carriage of the goods beyond that station shall be regulated by the internal laws and regulations of the country.

*Article 27.**Extent of responsibility.*

§ 1. — The railway shall be liable under the conditions set forth in the Chapter for any damage that has been caused, either through total or partial loss of the goods and through injury to the goods from the time of their acceptance for carriage to the time of their delivery, or else through delay in delivery.

§ 2. — The railway shall no longer be liable in case of total or partial loss or injury to the goods if it can prove that the damage was caused by the fault of the person entitled to dispose of the goods, or through the railway having, without fault on its part, complied with such person's instructions, through the nature of the goods (as in the case of internal decay, wastage, or ordinary leakage, etc.) or through *force majeure*.

§ 3. — The railway shall not be responsible for damage resulting from delay in delivery if it can prove that the delay was occasioned by circumstances outside its control, and that it was not the duty of the railway to remove the difficulties arising therefrom.

Article 28.

Restrictions à la responsabilité en cas de dommages pouvant résulter de certaines causes.

§ 1. — Le chemin de fer n'est pas responsable des dommages qui résultent d'une ou de plusieurs des causes ci-après :

a) Danger inhérent au transport en wagons découverts, pour les marchandises qui auront été transportées de cette manière en vertu, soit des prescriptions de tarifs, soit des conventions passées avec l'expéditeur et mentionnées dans la lettre de voiture ;

b) Danger résultant soit de l'absence d'emballage, soit des défauts de l'emballage, pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries quand elles ne sont pas emballées ;

c) Danger inhérent aux opérations de chargement ou de déchargement ou résultant d'un chargement défectueux, pour les marchandises chargées par l'expéditeur ou déchargées par le destinataire, en vertu soit des tarifs, soit des conventions, passées avec l'expéditeur et mentionnées dans la lettre de voiture, soit des conventions passées avec le destinataire ;

d) Danger particulier, soit de perte totale ou partielle, soit d'avarie, notamment par bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, coulage extraordinaire, dessiccation, déperdition, auquel certaines marchandises sont exposées par des causes inhérentes à leur nature ;

e) Danger résultant du fait soit que des objets exclus du transport ont été néanmoins expédiés sous une dénomination irrégulière, inexacte ou incomplète, soit que des objets admis seulement sous certaines conditions ont été expédiés sous une dénomination irrégulière, inexacte ou incomplète, ou sans que l'expéditeur ait pris les mesures de précaution prescrites ;

f) Danger particulier que le transport entraîne pour les animaux vivants ;

g) Danger que l'escorte des animaux vivants ou des marchandises a pour but d'écartier, lorsqu'aux termes soit du présent règlement, soit des tarifs, soit des conventions passées avec l'expéditeur et mentionnées dans la lettre de voiture, le transport de ces animaux ou de ces marchandises doit être effectué sous escorte.

§ 2. — Lorsque, eu égard aux circonstances de fait, un dommage a pu résulter d'une ou de plusieurs de ces causes, il y a présomption qu'il en résulte, à moins que l'ayant-droit n'ait fait la preuve qu'il n'en résulte pas.

Article 29.

Montant de l'indemnité en cas de perte totale ou partielle de la marchandise.

Quand, en vertu des dispositions du présent règlement, une indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du chemin de fer, elle est calculée :

D'après le cours à la bourse ;

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

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

des marchandises de même nature et qualité, au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport. Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser 50 francs par kg. de poids brut manquant, sous réserve des limitations prévues à l'article 34.

Sont, en outre, remboursés les frais de transport, droits de douane et autres sommes déboursées pour la marchandise perdue, sans autres dommages-intérêts, sous réserve des exceptions prévues aux articles 35 et 36.

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

Article 28.

Limits of responsibility in case of damage arising from certain causes.

§ 1. — The railway shall not be liable for damage from one or more of the following causes :

(a) The risk incidental to the carriage in open waggons of goods which, under the tariff regulations or an agreement with the consignor entered on the way-bill, are carried in that manner :

(b) The risk arising from the fact that certain goods are not packed, or defectively packed, although their nature is such as to require that they should be packed in order to protect them from loss or injury ;

(c) The risk incidental to the loading or unloading or defective loading of goods which, according to the tariff regulations, or under an agreement with the consignor entered on the way-bill, or by agreement with the consignee, are to be loaded by the consignor or unloaded by the consignee ;

(d) Special risk of total or partial loss or injury, particularly through breakage, rust, internal and natural decay, extraordinary leakage, desiccation and dispersion of certain goods which, owing to their peculiar nature, are particularly exposed to the same ;

(e) The risk arising from the fact either that articles excluded from transport may nevertheless have been despatched under an irregular, incorrect or incomplete designation, or that articles only admitted under certain conditions have been despatched under an irregular, incorrect or incomplete designation, or without the consignor having taken the prescribed measures of precaution ;

(f) Any special risk connected with the transport of live animals ;

(g) In cases in which, either under the present Regulations or under tariffs or under an agreement concluded with the consignor and entered on the way-bill, certain animals or goods must be convoyed, the special risk which the convoying of the said animals or goods was intended to obviate.

§ 2. — Whenever any damage has arisen which, under the circumstances of the case, might have been due to one or more of the risks referred to in this Article, it is presumed, until the contrary has been proved by the person entitled to dispose of the goods, that the damage actually arose from the risk in question.

Article 29.

Amount of compensation payable in the case of total or partial loss of the goods.

When under the present Regulations the railway is bound to pay compensation in case of total or partial loss of the goods, such compensation shall be calculated ;

According to current market rate ;

Should no rate be available, according to the current commercial price ;

Failing both, according to the ordinary value,

of goods of the same kind and quality at the place and at the time at which goods were accepted for transport. Compensation shall not, however, exceed 50 frs. per kilogramme of gross weight deficient, subject to the limitations laid down in Article 34.

Carriage charges, Customs duties, and other outlays in respect of the lost goods shall also be repaid without any further payment of damages, subject to the exceptions provided for in Articles 35 and 36.

When the data to be used as a basis in calculating the compensation are not expressed in the currency of the country in which payment is claimed, conversion shall be carried out at the rate of exchange of the date in question, at the place at which payment is made.

Article 30.

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

§ 1. — L'ayant-droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue quand elle n'a pas été livrée au destinataire ou tenue à sa disposition dans les trente jours qui suivent l'expiration des délais, tels qu'ils sont calculés à l'article 11.

A ces trente jours, il est ajouté autant de fois dix jours, avec maximum de trente jours, qu'il y a d'Etats traversés en sus de ceux de départ et d'arrivée.

§ 2. — L'ayant-droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, peut stipuler dans la quittance qu'il demande à être avisé immédiatement dans le cas où la marchandise serait retrouvée au cours des quatre mois qui suivront le paiement de l'indemnité.

Il lui est donné acte par écrit de cette demande.

§ 3. — Dans un délai de trente jours après avoir reçu cet avis, l'ayant-droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée sans frais, à la gare de départ ou à la gare de destination désignée dans la lettre de voiture, à son choix, contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour retard prévu à l'article 33 et, s'il y a lieu, à l'article 35, § 3, ci-après.

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

Article 31.

Restrictions de la responsabilité en cas de déchet de poids.

§ 1. — En ce qui concerne les marchandises qui, à raison de leur nature particulière, subissent généralement un déchet de poids par le seul fait du transport, le chemin de fer ne répond des manquants qu'autant qu'ils dépassent la tolérance déterminée comme suit :

a) Deux pour cent du poids pour les marchandises liquides ou remises à l'état humide, ainsi que pour les marchandises suivantes, quel que soit le parcours effectué :

Bois de réglisse,	Houblon,
Bois de teinture râpés ou moulus,	Laine,
Boyaux,	Légumes frais,
Cornes et onglons,	Mastic frais,
Crins,	Os entiers ou moulus,
Cuirs,	Peaux,
Déchets de peaux,	Poissons séchés,
Ecorces,	Racines,
Feuilles de tabac fraîches,	Savons et huiles concrètes,
Fourrures,	Sel,
Fruits frais,	Soies de porc,
Goudrons,	Tabac hâché.
Graisses,	

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

Article 30.

Presumption of loss of the goods. Cases in which the goods are once more found.

§ 1. — The claimants can, without having to give any further proof, regard the goods as lost when they have not been delivered to the consignee, or placed at his disposal, within thirty days following the expiration of the time-limits as calculated in Article 11.

To these thirty days there should be added as many times ten days, not exceeding a maximum of thirty days, as there are countries to be traversed other than the countries from and to which the goods were consigned.

§ 2. — The person entitled to receive compensation may, upon receipt by him of any compensation for goods lost, state on the acknowledgment of receipt given by him that, should the goods be found within four months after payment of the compensation, he desires to be immediately notified of the fact by the railway.

A written acknowledgment of this request shall be given him.

§ 3. — In this case the person entitled to compensation may, within thirty days after receipt of such notification, require that the goods should be delivered to him as he shall elect, free of charge, either at the station of despatch or at the station of destination, according to the way-bill, on repayment by him of the sum he received as compensation, and reserving all rights of compensation for delay provided for in Article 33 and, if necessary, in Article 35, § 3, below.

§ 4. — When a proviso in the acknowledgment of receipt referred to in § 2 above has not been made, and if no instructions have been given within the period of thirty days provided for in § 3, and also if the goods were only found more than four months after the payment of compensation, the railway shall be entitled to dispose of the goods in accordance with the laws and regulations of the State to which it belongs.

Article 31.

Restriction of responsibility in case of loss of weight.

§ 1. — In respect of goods which, by reason of their special character, are generally liable to a loss of weight merely through carriage, the railway shall not be liable for any deficiency unless exceeding the following allowance :

(a) An allowance of 2% of the weight shall be made for loss in the case of goods either liquid or handed over in a damp condition, and on the weight of the following goods, whatever be the journey :

Liquorice,	Hops,
Rasped and ground dye woods,	Wool,
Intestines,	Fresh vegetables,
Horns and hoofs,	Fresh putty,
Horsehair,	Bones (whole or ground),
Leather,	Hides,
Shreds of hides,	Dried fish,
Bark,	Roots,
Fresh tobacco leaves,	Soap and hard oils,
Furs,	Salt,
Fresh fruit,	Pig's bristles,
Tar,	Cut tobacco.
Fats.	

(b) An allowance of 1% for all other dry goods also subject to wastage during the journey.

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

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

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

§ 5. — Les prescriptions du présent article ne dérogent en rien à celles de l'article 28.

Article 32.

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

En cas d'avarie, le chemin de fer doit, sauf l'exception prévue à l'article 34, payer le montant de la dépréciation subie par la marchandise, sans autres dommages-intérêts, sous réserve des exceptions prévues aux articles 35 et 36.

Toutefois l'indemnité ne peut dépasser :

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

Article 33.

Montant de l'indemnité pour retard de livraison.

§ 1. — En cas de dépassement du délai de livraison, si l'ayant droit ne prouve pas qu'un dommage soit résulté de ce retard, le chemin de fer est tenu de payer :

- $\frac{1}{10}$ du prix de transport, pour un retard ne dépassant pas $\frac{1}{10}$ du délai de livraison ;
- $\frac{2}{10}$ du prix de transport, pour un retard supérieur à $\frac{1}{10}$ et ne dépassant pas $\frac{2}{10}$ du délai de livraison ;
- $\frac{3}{10}$ du prix de transport, pour un retard supérieur à $\frac{2}{10}$ et ne dépassant pas $\frac{3}{10}$ du délai de livraison ;
- $\frac{4}{10}$ du prix de transport, pour un retard supérieur à $\frac{3}{10}$ et ne dépassant pas $\frac{4}{10}$ du délai de livraison ;
- $\frac{5}{10}$ du prix de transport, pour tout retard supérieur à $\frac{4}{10}$ du délai de livraison.

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

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

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

En cas d'avarie, elles se cumulent, s'il y a lieu, avec l'indemnité prévue à l'article 32.

Article 34.

Limitation de l'indemnité en vertu de certains tarifs.

Lorsque le chemin de fer offre au public des conditions particulières de transport (tarifs spéciaux ou exceptionnels) comportant une réduction sur le prix total calculé d'après les conditions ordinaires

§ 2. — The limit of responsibility provided for in § 1 of this Article shall not take effect if it is shown by facts that the loss did not arise from causes justifying such an allowance being made.

§ 3. — In the case of several packages forwarded on one and the same way-bill, this rule shall be applied to each package separately, whenever the weight of each at departure is shown separately on the way-bill, or can be otherwise proved.

§ 4. — In the case of total loss of the goods, no deduction is allowed for loss of weight during the journey when calculating compensation.

§ 5. — The provisions of the present Article shall in no way affect those of Article 28.

Article 32.

Amount of compensation payable in the case of damage to goods.

In the case of damage to goods, the railway, save in the exceptional case provided for in Article 34, shall be liable for the amount of depreciation in value of goods without being liable for any further damage, subject to the exceptions provided for in Articles 35 and 36.

Nevertheless the compensation shall not exceed :

(a) If the whole of the consignment is depreciated in value by the damage received, the sum that would have been payable in the case of total loss ;

(b) If only part of the consignment is depreciated in value as the result of damage, the sum that would have been payable in the case of total loss of the part depreciated in value.

Article 33.

Amount of compensation for delay in delivery.

§ 1. — In case of delay beyond the time allowed for delivery, should the person entitled to dispose of the goods not prove that he has suffered loss as the result of such delay, the railway shall be obliged to pay :

In case of delay for a time not exceeding $\frac{1}{10}$ of the period allowed.....

$\frac{1}{10}$ of the cost of carriage ;

In case of delay exceeding $\frac{1}{10}$ and not exceeding $\frac{2}{10}$ of the period allowed..... $\frac{2}{10}$ of the cost of carriage ;

In case of delay exceeding $\frac{2}{10}$ and not exceeding $\frac{3}{10}$ of the period allowed..... $\frac{3}{10}$ of the cost of carriage ;

In case of delay exceeding $\frac{3}{10}$ and not exceeding $\frac{4}{10}$ of the period allowed..... $\frac{4}{10}$ of the cost of carriage ;

In the case of any delay for a time exceeding $\frac{4}{10}$ of the period allowed..... $\frac{5}{10}$ of the cost of carriage.

§ 2. — Where proof is adduced of loss resulting from the delay, compensation not exceeding the cost of carriage shall be paid for such loss.

§ 3. — The compensation provided for in §§ 1 and 2 of the present Article may not be added to that due for total loss of the goods.

In case of partial loss it shall be paid, if necessary, for the part of the consignment not lost.

In the case of damage to goods it shall, if necessary, be added to the compensation provided for in Article 32.

Article 34.

Limitation of compensation under certain tariffs.

When the railway offers the public special conditions of carriage (special or exceptional tariffs) involving a reduction on the total price as calculated under ordinary conditions (general tariffs), it

(tarifs généraux), il peut limiter par un maximum l'indemnité due à l'ayant droit, en cas d'avarie de perte ou de retard.

Lorsque le maximum ainsi fixé résulte d'un tarif appliqué seulement sur une fraction du parcours, il ne peut être invoqué que si le fait générateur de l'indemnité s'est produit sur cette partie du parcours.

Article 35.

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 dit à l'article 6, § 6, lettre *k*).

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

§ 2. — Il est perçu une taxe supplémentaire d'un quart pour mille de la somme déclarée, par fraction indivisible de 10 kilomètres.

Les tarifs peuvent réduire cette taxe et fixer un minimum de perception.

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

a) S'il n'est pas prouvé qu'un dommage est résulté de ce retard et dans les limites de l'intérêt déclaré :

$\frac{2}{10}$ du prix de transport, pour un retard ne dépassant pas $\frac{1}{10}$ du délai de livraison ;

$\frac{4}{10}$ du prix de transport, pour un retard supérieur à $\frac{1}{10}$ et ne dépassant pas $\frac{2}{10}$ du délai de livraison ;

$\frac{6}{10}$ du prix de transport, pour un retard supérieur à $\frac{2}{10}$ et ne dépassant pas $\frac{3}{10}$ du délai de livraison ;

$\frac{8}{10}$ du prix de transport, pour un retard supérieur à $\frac{3}{10}$ et ne dépassant pas $\frac{4}{10}$ du délai de livraison ;

La totalité du prix de transport, pour tout retard supérieur à $\frac{4}{10}$ du délai de livraison ;

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

Lorsque le montant de l'intérêt déclaré est inférieur aux indemnités prévues à l'article 33, celles-ci peuvent être réclamées au lieu des indemnités prévues sous les lettres *a*) et *b*).

§ 4. — Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté de la perte totale ou partielle ou de l'avarie de la marchandise ayant fait l'objet de la déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être alloué, en sus des indemnités prévues aux articles 29 et 32 ou, s'il y a lieu à l'article 34, des dommages-intérêts supplémentaires jusqu'à concurrence du montant de la somme déclarée.

Article 36.

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

Dans tous les cas où la perte totale ou partielle, l'avarie ou le retard subis par la marchandise a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer, l'ayant-droit doit être complètement indemnisé pour le préjudice prouvé, jusqu'à concurrence du double des maxima prévus aux articles 29, 32, 33, 34 et 35 suivant le cas.

shall be allowed to fix a maximum limit for the compensation due to the person entitled to compensation in case of damage to goods, loss or delay.

When the maximum thus fixed is the result of a tariff in force over part only of the lines over which the goods are carried, it can only be claimed if the event giving rise to compensation occurred on that part of the distance covered.

Article 35.

Declaration of interest in delivery.

§ 1. — Declaration of the sender's interest in delivery in respect of any consignment may be noted in the way-bill as provided for in Article 6, § 6 (*k*).

The amount of the interest declared must be stated in the currency of the country from which the goods are despatched, or in gold francs or in any other currency laid down in the tariffs.

§ 2. — An additional charge shall be made of one quarter of a unit per thousand units of currency of the sum declared, the journey being reckoned in sections of 10 kilometres or fractions of 10 kilometres.

This charge may be reduced by the tariffs and a minimum charge may be fixed therein.

§ 3. — If a declaration of interest in delivery has been made, the following claims may be made in case of delay :

(*a*) Should proof not be adduced of loss resulting from the delay, and within the limits of the interest declared :

In the case of delay not exceeding $\frac{1}{10}$ of the time allowed for delivery — $\frac{2}{10}$ of the cost of carriage ;

In the case of delay exceeding $\frac{1}{10}$ and not exceeding $\frac{2}{10}$ of the time allowed for delivery — $\frac{4}{10}$ of the cost of carriage ;

In the case of delay exceeding $\frac{2}{10}$ and not exceeding $\frac{3}{10}$ of the time allowed for delivery — $\frac{6}{10}$ of the cost of carriage ;

In the case of delay exceeding $\frac{3}{10}$ and not exceeding $\frac{4}{10}$ of the time allowed for delivery — $\frac{8}{10}$ of the cost of carriage ;

In the case of delay for a time exceeding $\frac{4}{10}$ of the time allowed for delivery — the whole cost of carriage ;

(*b*) Where proof is adduced of loss from delay, compensation may be claimed up to the full amount of the declared interest.

When the amount of declared interest is less than the compensation provided for in Article 33, such compensation may be claimed in place of the compensation provided for under (*a*) and (*b*).

§ 4. — If proof is adduced that loss resulted from total or partial loss of or injury to goods in respect of which a declaration of interest in delivery has been made, damages may be granted not exceeding the sum declared, in addition to the compensation provided for in Articles 29 and 32 or, if the case arises, in Article 34.

Article 36.

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

In any case in which total or partial loss of, injury to, or delay in the transport of, goods is caused by wilful default or gross negligence on the part of the railway, the claimant shall receive full compensation for the loss which he can be proved to have suffered up to double the maximum sums provided for in Articles 29, 32, 33, 34 and 35 according to circumstances.

*Article 37.**Intérêts de l'indemnité.*

L'ayant droit peut demander des intérêts, à raison de six pour cent de l'indemnité allouée sur une lettre de voiture, lorsque cette indemnité dépasse 10 francs.

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

*Article 38.**Restitution des indemnités.*

Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

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

*Article 39.**Responsabilité du chemin de fer pour ses agents.*

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

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

CHAPITRE II

RÉCLAMATIONS ADMINISTRATIVES, ACTIONS, PROCÉDURE ET PRESCRIPTION EN CAS DE LITIGES
NÉS DU CONTRAT DE TRANSPORT.*Article 40.**Réclamations administratives.*

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

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

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

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

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

*Article 41.**Personnes qui peuvent exercer le droit d'action contre le chemin de fer.*

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

*Article 37.**Interest on compensation.*

The person entitled to compensation may claim interest at 6 % on the compensation granted on a way-bill when such compensation exceeds ten francs.

Such interest shall be due from the date of the administrative claim provided for in Article 40, or, if no such claim has been made, from the date on which a legal action is brought.

*Article 38.**Repayment of compensation.*

Any compensation paid in error must be returned.

In case of fraud the railway has further the right to payment of a sum equal to that which it paid in error, without in any way prejudicing the possibility of penal measures being taken.

*Article 39.**Responsibility of the railway for its employees.*

The railway is responsible for the employees in its service and for any other persons whom it employs in the carriage of goods entrusted to it.

Nevertheless, if, at the request of the person concerned, railway employees make out way-bills, make translations or render other services for which the railway is not responsible, they shall be regarded as acting on behalf of the person to whom they render such services.

CHAPTER II.

ADMINISTRATIVE CLAIMS, ACTIONS, PROCEDURE AND LIMITATION IN THE CASE
OF DISPUTES ARISING OUT OF THE TRANSPORT CONTRACT.*Article 40.**Administrative claims.*

§ 1. — Administrative claims based on the transport contract must be made in writing to the railway designated in Article 42.

§ 2. — The persons having the right to proceed against the railway under Article 41 shall have the right to submit such a claim.

§ 3. — When the claim is made by the consignor, he must produce the duplicate of the way-bill. When it is made by the consignee, he must produce the way-bill if it has been handed over to him.

§ 4. — The way-bill, the duplicate and any other documents which the claimant thinks advisable to attach to his claim must be submitted either in the original or in copies, the latter being duly certified should the railway so request.

At the time when the claim is settled, the railway may require the original of the way-bill, duplicate or charges forward note to be submitted in order that the settlement of the claim may be certified thereon.

*Article 41.**Persons having the right to take legal proceedings against the railway.*

§ 1. — An action for the return of a sum paid under the transport contract can only be brought by the person who has paid it.

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

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

A l'expéditeur, tant qu'il a le droit de modifier le contrat de transport, comme il est dit à l'article 21 ;

Au destinataire, à partir du moment où il a, soit reçu la lettre de voiture, soit fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 16, § 3.

Pour exercer ces actions, l'expéditeur doit représenter le duplicata de la lettre de voiture. A défaut, il ne peut actionner le chemin de fer que si le destinataire l'y a autorisé ou s'il apporte la preuve que le destinataire a refusé la marchandise.

Article 42.

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

§ 1. — L'action en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport ne peut être exercée que contre le chemin de fer qui a perçu cette somme.

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

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

Dans le cas où le chemin de fer destinataire n'a pas reçu la marchandise, il peut néanmoins être actionné.

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

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

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

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

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

Article 43.

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

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

Une copie de ce procès-verbal doit être remise à l'ayant-droit sur sa demande.

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

§ 2. — An action concerning charges forward as referred to in Article 19 can only be brought by the consignor.

§ 3. — Other actions against the railway arising out of the transport contract can be brought :

By the consignor, in so far as he has the right to alter the transport contract as laid down in Article 21 ;

By the consignee, once he has either received the way-bill or established his rights under Article 16, § 3.

When bringing these actions, the consignor must once more produce the duplicate of the way-bill. If he cannot do so, he can only bring an action against the railway if the consignee has authorised him to do so, or if he can prove that the consignee has refused the goods.

Article 42.

Railways against which actions may be brought. Jurisdiction.

§ 1. — An action for return of a sum paid under a transport contract can only be brought against the railway which has received that sum.

§ 2. — An action with regard to charges forward as provided for in Article 19 can only be brought against the despatching railway.

§ 3. — Other actions arising out of the transport contract can only be brought against the despatching railway, the railway of destination, or the railway on which the event giving rise to the action took place.

Should the railway of destination not have received the goods, an action can nevertheless be brought against it.

The plaintiff can choose between the said railways ; once, however, the action is brought his right of choice ceases.

§ 4. — An action can only be brought before the competent court of the State to which the railway against which the action is brought belongs, unless otherwise decided in agreements between States or in acts granting concessions.

When an undertaking operates autonomous railway systems in different States, each of these railway systems shall be regarded as a separate railway from the point of view of the application of this paragraph.

§ 5. — An action may be brought against a railway other than those designated in §§ 1, 2 and 3 when brought as a counter-claim or as a plea to jurisdiction in respect of a main action based on the same transport contract.

§ 6. — The provisions of this Article shall not apply to recourse of railways against each other as provided for in Chapter III of this Part.

Article 43.

Verification of partial loss of, or damage to, goods.

§ 1. — When partial loss of, or damage to, goods is discovered or presumed by the railway or asserted by the claimant, the railway must immediately and if possible in presence of the said claimant have a written report drawn up certifying the condition and weight of the goods and, as far as possible, the amount of the damage, the cause of the same and the time at which it occurred.

A copy of this written certificate must be given to the claimant should he so request.

§ 2. — When the claimant does not accept the statements made in the written certificate, he may require legal verification of the condition and weight of the goods and of the causes and amount of damage in accordance with the laws and regulations of the State in which delivery took place.

Article 44.

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

§ 1. — L'acceptation de la marchandise éteint toute action contre le chemin de fer provenant du contrat de transport.

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

1^o Si l'ayant-droit fourni la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer ;

2^o En cas de réclamation pour cause de retard, lorsqu'elle est faite à l'un des chemins de fer désignés par l'article 42, § 3, dans un délai ne dépassant pas quatorze jours, non compris celui de l'acceptation ;

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

a) Si la perte ou l'avarie a été constatée avant l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit conformément à l'article 43 ;

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

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

a) Que la vérification de la marchandise à la gare destinataire n'ait pas été offerte par le chemin de fer à l'ayant-droit ;

b) Que la demande de constatation conformément à l'article 43 soit faite immédiatement après la découverte du dommage, et au plus tard dans les sept jours qui suivent l'acceptation de la marchandise ;

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

5^o Lorsque l'action a pour objet la restitution de sommes payées ou le remboursement prévu à l'article 19.

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

Les réserves qu'il ferait tout en acceptant la marchandise ne seraient d'aucun effet, à moins d'être acceptées par le chemin de fer.

§ 4. — Si une partie des colis mentionnés dans la lettre de voiture manque lors de la livraison, l'ayant-droit peut constater, dans la quittance prévue au § 1 de l'article 16, que ces colis, dûment désignés, ne lui ont pas été livrés.

Article 45.

Prescription de l'action née du contrat de transport.

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

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

a) De l'action, de l'expéditeur en versement d'une remboursement perçu par le chemin de fer sur le destinataire ;

b) D'une action fondée sur un dommage ayant pour cause un dol ou une faute lourde ;

c) D'une action fondée sur le cas de fraude visé dans l'article 38.

*Article 44.**Discontinuance of proceedings against the railway arising out of the transport contract.*

§ 1. — Acceptance of the goods puts an end to any proceedings against the railway arising out of the transport contract.

§ 2. — Nevertheless, the action shall not be discontinued :

(1) If the claimant adduces proof that the damage was caused by wilful default or gross negligence on the part of the railway ;

(2) In the case of a claim arising out of delay, when the claim is made against one of the railways designated in Article 42, § 3, within not more than fourteen days not including the day of acceptance ;

(3) In the case of a claim for partial loss of or damage to the goods :

(a) If the loss or damage was verified before acceptance of the goods by the claimant in accordance with Article 143 ;

(b) If the verification which should have taken place under Article 43 was only omitted through the fault of the railway ;

(4) In the case of a claim for non-apparent damage the existence of which was verified after acceptance, on condition :

(a) That the railway did not offer the claimant an opportunity to inspect goods at the station of destination ;

(b) That the request for inspection in accordance with Article 43 was made immediately after the damage was discovered, and not more than seven days after the acceptance of the goods ;

(c) That the claimant proves that the damage took place in the interval between acceptance of goods for transport and delivery ;

(5) When the object of the action is the return of sums paid or of charges forward paid as laid down in Article 19.

§ 3. — The claimant may refuse acceptance of the goods even after the way-bill has been received and carriage charges have been paid, so long as the examination demanded by him for the purpose of verifying alleged damage has not taken place.

Reservations which he may make when receiving goods shall have no effect unless they are accepted by the railway.

§ 4. — Should part of the packages mentioned in the way-bill be missing on delivery, the claimant may certify on the acknowledgment of receipt provided for in § 1 of Article 16 that these packages, which were duly entered, have not been delivered to him.

*Article 45.**Limitation of actions arising out of the transport contract.*

§ 1. — An action arising out of a transport contract cannot be brought after one year provided that the sum due has not already been fixed by an acknowledgment, a compromise or a judgment.

Nevertheless the prescriptive period shall be three years in the case of :

(a) An action brought by the consignor for payment of charges forward levied by the railway on the consignee ;

(b) An action based on damages arising out of wilful default or gross negligence ;

(c) An action based on the case of fraud referred to in Article 38.

§ 2. — La prescription court :

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

b) Pour les demandes d'indemnité en cas de perte totale : du jour de l'expiration du délai de livraison ;

c) Pour les demandes en paiement ou en restitution de taxes, de frais accessoires ou de surtaxes ou pour les demandes en rectification de taxe, en cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur de calcul : du jour du paiement de la taxe, des frais accessoires ou de la surtaxe, ou s'il n'y a pas eu paiement, du jour de la remise de la marchandise au transport ;

d) Pour les demandes relatives aux remboursements prévus à l'article 19 : du 90^{me} jour après l'expiration du délai de livraison ;

e) Pour les demandes en paiement d'un supplément de droit ; réclamé par la douane : du jour de la réclamation de la douane.

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

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

Les réclamations ultérieures ne suspendent pas la prescription.

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

Article 46.

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

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

CHAPITRE III

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

Article 47.

Règlement des comptes entre chemins de fer.

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

§ 2. — La remise de la marchandise par un chemin de fer au chemin de fer subséquent donne au premier le droit de débiter immédiatement le second du montant des frais et créances dont était grevée la marchandise au moment de sa remise, d'après la lettre de voiture, sous réserve du compte définitif à établir conformément au § 1 du présent article.

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

§ 2. — The prescriptive period shall be dated :

(a) In the case of claims for compensation for partial loss, injury or delay in delivery — from the date of delivery ;

(b) In the case of claims for compensation for total loss — from the date of the expiration of the time allowed for delivery ;

(c) In the case of requests for payment or repayment of charges, accessory expenditure or extra charges, or in the case of requests for readjustment of charges should the tariff have been irregularly applied or an error have been made in calculation — from the date of the payment of the charges, accessory expenditure or extra charges or, if no payment has been made, from the date on which the goods were handed in for transport ;

(d) In the case of claims for charges forward as provided for in Article 19 — from the 10th day after the expiry of the time allowed for delivery.

(e) In the case of claims by the Customs for extra duty — from the date on which the Customs make their claim.

The day from which the prescriptive period begins shall never be included in the said period.

§ 3. — In the case of an administrative claim made in writing to the railway in accordance with Article 40, the prescriptive period shall cease to run. The prescriptive period shall once more begin from the day on which the railway has rejected the claim in writing and returned the documents attached thereto. Proof of the receipt of the claim or of the reply and that of the return of the documents must be made by the party bringing forward that fact in support of his case.

Further claims do not suspend the prescriptive period.

§ 4. — Subject to the above provisions, suspension and interruption of the prescriptive period shall be regulated by the laws and regulations of the State in which the action is brought.

Article 46.

Prohibition of the renewal of actions extinct or discontinued through limitation.

An action which is extinct or has been discontinued through limitation in accordance with Articles 44 and 45 cannot be renewed either as a counter or an incidental plea.

CHAPTER III.

SETTLEMENT OF ACCOUNTS. RECOURSE OF RAILWAYS AGAINST EACH OTHER.

Article 47.

Settlement of accounts between railways.

§ 1. — Any railway which, either on the departure or on the arrival of the goods, has received payment of carriage or other charges arising out of the transport contract shall pay the other railways concerned the part of the said costs and charges due to them.

§ 2. — The transfer of goods from one railway to another establishes the right of the former immediately to debit the latter with the cost of carriage and other charges due in respect of the goods at the moment of transfer according to the way-bill, but reserving ultimate re-adjustment of accounts on the lines laid down in § 1 of this Article.

§ 3. — Without prejudice to its claims against the consignor, the despatching railway shall be responsible for carriage and other charges not yet paid to it in cases in which the consignor has made himself responsible for carriage for same in the way-bill.

§ 4. — Si le chemin de fer destinataire délivre la marchandise sans recouvrer à la livraison les frais et créances dont elle était grevée, il est responsable du paiement de ces frais et créances, sous réserve de ses droits contre le destinataire.

Article 48.

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

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

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

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

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

Article 49.

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

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

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

1 Entre deux chemins de fer voisins :

- a) Le délai d'expédition est partagé également ;
- b) Le délai de transport est partagé proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs sur chacun des deux chemins de fer ;

2 Entre trois chemins de fer ou plus :

a) Il est attribué d'abord, sur le délai d'expédition, au premier, d'une part, et au dernier, d'autre part, douze heures pour la petite vitesse et six heures pour la grande vitesse ;

b) Le reste du délai d'expédition et un tiers du délai de transport sont partagés par parts égales entre tous les chemins de fer participants ;

c) Les deux autres tiers du délai de transport sont partagés proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs sur chacun de ces chemins de fer.

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

§ 4. — Should the railway of destination deliver the goods without recovering the charges of all kinds payable on same, that railway shall be responsible for payment of the said charges without prejudice to any claims it may have against the consignee.

Article 48.

Recourse in the case of compensation for total or partial loss or damage to goods.

§ 1. — A railway which has paid compensation for total or partial loss or for damage to goods under the provisions of the present Convention shall have a right of recourse against the railways which have taken part in the transport of the goods in accordance with the following regulations :

- (a) The railway which has caused the damage shall alone be responsible ;
- (b) When the damage was caused by more than one railway, each of them shall be responsible for the damage that it caused. Should it in practice be impossible to make any distinction, the compensation due shall be divided between them according to the principles laid down under (c) ;
- (c) If it cannot be proved that the damage has been caused by the act of one or more railways, the compensation due shall be divided among all the railways having taken part in the transport of the goods, with the exception of those which can prove that the damage was not caused on their lines. Such division shall be made in proportion to the number of kilometres of line over which the tariffs of each railway are in force.

Should one of the railways be insolvent, the unpaid part due from it shall be divided among all the other railways which have participated in the transport in proportion to the number of kilometres of line over which their tariffs are in force.

Article 49.

Recourse in the case of compensation for delay in delivery.

§ 1. — The regulations laid down in Article 48 shall be applied in the case of compensation for delay. Should delay be caused by proven irregularities on more than one railway, the sum payable for compensation shall be divided among these railways in proportion to the length of the delay occurring on their respective lines.

§ 2. — The time allowed for delivery as laid down in Article 11 of the present Convention shall be divided between the different railways taking part in the transport of the goods as follows :

- (1) Between two adjacent railways :
 - (a) The time allowed for despatch of the goods shall be divided equally ;
 - (b) The time allowed for carriage shall be divided in proportion to the number of kilometres of line over which the tariffs of each of the two railways are in force ;
- (2) Between three or more railways :
 - (a) An allowance of twelve hours in the case of ordinary freight (*petite vitesse*) and of six hours for fast freight (*grande vitesse*) shall be made out of the time allowed for despatch both to the first and to the last railway ;
 - (b) The remainder of the time allowed for despatch, and one third of the time allowed for carriage, shall be divided equally between all the railways taking part in the carriage of the goods ;
 - (c) The other two-thirds of the time allowed for carriage shall be divided in proportion to the number of kilometres of line over which the tariffs of each of these railways are in force.

§ 3. — The additional time allowances to which any railway is entitled shall be granted to that railway.

§ 4. — L'intervalle entre le moment où la marchandise est remise au premier chemin de fer et celui auquel le délai commence à courir reste exclusivement à la disposition de ce chemin de fer.

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

Article 50.

Procédure de recours.

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

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

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

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

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

Article 51.

Compétence pour les recours.

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

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

Article 52.

Conventions particulières au sujet des recours.

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

TITRE IV

DISPOSITIONS DIVERSES.

Article 53.

Application du droit national.

A défaut de stipulations dans le présent règlement, les dispositions des lois et règlements nationaux relatifs au transport dans chaque Etat sont applicables.

§ 4. — The interval between the time when the goods are handed to the first railway and the moment at which the period allowed for carriage begins shall be absolutely at the disposal of the railway in question.

§ 5. — The division referred to above shall only be taken into consideration in cases in which the time allowed for delivery has been exceeded.

Article 50.

Procedure in the case of recourse.

§ 1. — No railway against which recourse is had under Articles 48 and 49 above shall be entitled to contest the regularity of the payment made by the administration exercising its right of recourse once the amount due for compensation has been fixed by the courts after a summons in due form has been served on the railway and it has had an opportunity of defending the case. The judge who has dealt with the main action shall decide according to the circumstances what time limit shall be fixed for service of summons and filing of statement of case.

§ 2. — Unless an amicable settlement is arrived at, all the railways concerned are to be proceeded against in one and the same suit ; if this is not done the right of recourse is lost as against those not sued.

§ 3. — The judge must give a decision on all the questions at the same time.

§ 4. — The defendant railways shall have no further right of recourse.

§ 5. — The procedure to be followed in a suit under the right of recourse may not be combined with that proper to the main action for compensation.

Article 51.

Jurisdiction in respect of recourse.

§ 1. — All actions on the right of recourse are exclusively justiciable by a judge of the district within which the railway against which proceedings are taken has its chief office.

§ 2. — Where the suit is brought against several railways, the plaintiff line is at liberty to elect which judge among those competent under the preceding paragraph shall try the case.

Article 52.

Special agreements in respect of recourse.

The foregoing provisions do not interfere with the power of railways to enter into special agreements, either beforehand for any recourse they might have against each other, or in respect of any particular case.

CHAPTER IV.

MISCELLANEOUS PROVISIONS.

Article 53.

Application of national law.

In the absence of any provisions to the contrary in the present Regulations, the national laws and regulations concerning transport in each State shall be applied.

*Article 54.**Règles générales de procédure.*

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

*Article 55.**Exécution des jugements. Saisies et cautions.*

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

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

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

§ 3. — Le matériel roulant d'un chemin de fer, ainsi que les objets mobiliers de toute nature lui appartenant et contenus dans ce matériel, ne peuvent faire l'objet d'une saisie, sur un territoire autre que celui de l'Etat duquel relève le chemin de fer propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet Etat.

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

*Article 56.**Unité monétaire. Cours de conversion ou d'acceptation des monnaies étrangères.*

§ 1. — Les sommes indiquées en francs dans le présent règlement ou ses annexes sont considérées comme se rapportant au franc or, valant $\frac{1}{5,18}$ dollar or des Etats-Unis d'Amérique.

§ 2. — Le chemin de fer est tenu de publier, par voie d'affichage aux guichets ou de tout autre manière appropriée, les cours auxquels il effectue la conversion des frais de transport, des remboursements, des frais accessoires et autres frais exprimés en unités monétaires étrangères, qui sont payés en monnaie du pays (cours de conversion).

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

RIGA, le vingt-neuf octobre dix-neuf cent vingt-cinq.

(Signé) A. TCHERNIKH.
Jul. SELJAMAA.
H. CELMIŅŠ.
J. PAULUKS.

*Article 54.**General rules for procedure.*

In the absence of any provisions to the contrary in the present Regulations, the procedure to be followed in respect of disputes arising out of transport to which the present Regulations apply shall be that prescribed by the competent judge.

*Article 55.**Execution of judgments : seizure and security.*

§ 1. — The judgments which have been entered, either after both parties have been heard or by default, by the judge competent in virtue of the provisions of the present Regulations, shall, when they have become executory in virtue of the laws applied by the competent judge, be declared executory in each of the other Contracting States, as soon as the formalities compulsory in that State have been complied with. No fundamental revision of the question shall be allowed.

This shall not apply to awards which are only provisionally executory, nor to awards granting damages in addition to costs against a plaintiff on account of the loss of his suit.

§ 2. — Claims of one railway against another as the result of transport on an international way-bill, when the railway claiming does not belong to the same State as the railway against which the claim is made, shall not justify seizure of property unless the judicial authorities of the State to which the railway whose property is being seized belongs have given judgment to that effect.

§ 3. — The rolling stock of a railway, and the movable objects of any kind belonging to it and contained in the said rolling stock, cannot be seized on territory other than that of the State to which the railway owning the rolling stock belongs, unless judgment to that effect has been given by the judicial authorities of that State.

§ 4. — Security for payment of expenses cannot be required in respect of legal actions based on an international transport contract.

*Article 56.**Monetary Unit. Rate of conversion or acceptance of foreign currency.*

§ 1. — The sums indicated in francs in the present Regulations or Annexes thereto shall be regarded as referring to the gold franc, reckoned at $\frac{1}{5.18}$ dollars of the United States of America.

§ 2. — The railway shall, either by posting up outside its booking offices or in any other suitable manner, publish the rates of exchange at which it converts sums expressed in foreign currency which are payable in the money of the country (rate of exchange).

§ 3. — A railway accepting foreign currency in payment shall likewise be obliged to publish the rate at which it accepts it (rate of acceptance).

Done at RIGA, October the twenty-ninth, One thousand nine hundred and twenty-five.

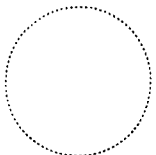
(Signed) A. TCHERNIKH.
Jul. SELJAMAA.
H. CELMIŅŠ.
J. PAULUKS.

A payer par l'expéditeur	Détail des frais	Unité de taxe par 100 kg.	A percevoir du destinataire			A payer par l'expéditeur	Détail des frais	Unité de taxe par 100 kg.	A percevoir du destinataire			Timbres des gares de transit
	Débours						Report					
	Remboursement											
	Taxe pour rembourse- ment											
	Frais de transport jusqu'à											
	Taxe supplémentaire pour l'intérêt à la livraison											
	A reporter											

To be paid by consignor	Details of charges	Unit of charges per 100 kg.	To be collected from consignee			To be paid by consignor	Details of charges	Unit of charges per 100 kg.	To be collected from consignee			Stamps of transit stations.
	Cash advances						Carried over					
	Charges forward											
	To be paid for charges forward											
	Transport rates to											
	Extra charge for de- clared interest in delivery											
	Carried forward											

ANNEXE II (Article 6, § 6).

Timbre de contrôle du chemin de fer



Wagon

Série et N° (1)	Marque de propriété	Capacité de chargement et surface de plancher

N° de la feuille de route				

(1) A remplir par l'expéditeur quand il effectue le chargement.

TRANSPORT INTERNATIONAL PAR CHEMINS DE FER.

DUPLICATA DE LA LETTRE DE VOITURE

(Formulaire I) Petite vitesse (Papier blanc).
 (Formulaire II) Grande vitesse (Papier blanc avec bande rouge d'au moins 1 centimètre de largeur aux bords supérieur et inférieur, au recto et au verso).

M. (2)

Vous recevrez les marchandises ci-après détaillées aux conditions de la Convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer, ainsi qu'à celles des règlements et tarifs des chemins de fer qui sont applicables au présent envoi.

(2) Inscrire ici le nom et l'adresse du destinataire (ville, rue et numéro, pays). Demander, s'il y a lieu, la livraison en gare ou à domicile.

Chemin de fer expéditeur
Chemin de fer destinataire
Gare destinataire

Marques et numéros	Nombre	Nature de l'emballage	Désignation de la marchandise	Poids brut réel kg.	Poids arrondi pour le calcul des frais de transport kg.

Déclaration pour l'accomplissement des formalités de douane, d'accise, fiscales, de police ou d'autres formalités administratives. Indication des pièces jointes.
 Description et nombre des plombs de douane. Désignation éventuelle d'un mandataire. Autres déclarations prévues par les lois ou règlements.

Tarifs et itinéraires réclamés

Désignation des frais que l'expéditeur prend à sa charge (Affranchissement)

Intérêt à la livraison	En lettres lettres lettres lettres
Débours	
Remboursements	
Détail des débours	

Timbre de la gare expéditrice	Timbre de pesage	Timbre de la gare destinataire
-------------------------------	------------------	--------------------------------

....., le 19.....

Signature et adresse de l'expéditeur :

ANNEX II (Article 6, § 6).

INTERNATIONAL TRANSPORT BY RAIL.

DUPLICATE WAY-BILL.

(Form I). Ordinary freight (petite vitesse). (White paper.) (Form II). Fast freight (grande vitesse). (White paper with red stripe at least 1 cm. wide at top and bottom on both sides). M. (2)

You will receive goods as below under the conditions laid down in the International Convention on Transport of Goods by Rail and those laid down in railway regulations and tariffs applicable to this consignment.

(2) Note here the name and address of the consignee (number and street, town, country). If necessary, request delivery at the station (to be left till called for) or at the address given.

Stamp of the railway (circle) Waggon table with columns: Type and number (r), Mark of ownership, Load accepted and floor surface, Number of train sheet

(1) To be filled up by the consignor when he has loaded the waggon.

Vertical box with sections: Despatching railway, Railway to which sent, Station of destination

Main table with columns: Marks and numbers, Number, How packed, Designation of the goods, Actual gross weight, kg., Weight in round figures for calculating transport charges, kg., Declaration for the purpose of complying with formalities, Tariffs and routes requested, Statement of the charges for which the consignor makes himself responsible, Interest in delivery, Cash advances, Charges forward, Details of cash advances, Stamp of station of despatch, Stamp of authority weighing, Stamp of station of destination

....., the 19..... Signature and address of consignor.

A payer par l'expéditeur	Détail des frais	Unité de taxe par 100 kg.	A percevoir du destinataire		A payer par l'expéditeur	Détail des frais	Unité de taxe par 100 kg.	A percevoir du destinataire		Timbres des gares de transit
	Débours					Report				
	Remboursement									
	Taxe pour rembourse- ment									
	Frais de transport jusqu'à									
	Taxe supplémentaire pour l'intérêt à la livraison									
	A reporter									

To be paid by consignor	Details of charges	Unit of charges per 100 kg.	To be collected from consignee			To be paid by consignor	Details of charges	Unit of charges per 100 kg.	To be collected from consignee			Stamps of transit stations.
	Cash advances						Carried over					
	Charges forward											
	To be paid for charges forward											
	Transport rates to											
	Extra charge for de- clared interest in delivery											
	Carried forward											

ANNEXE III (Article 12).

ABSENCE OU DÉFECTUOSITÉ D'EMBALLAGE.

DÉCLARATION GÉNÉRALE.

La gare de du chemin de fer de
accepte au transport, sur ma demande, à partir de ce jour, les marchandises ci-après désignées que
je lui remettrai pour être expédiées, savoir
.....
.....
.....

Je reconnais que ces marchandises, lorsqu'elles sont accompagnées d'une lettre de voiture faisant
mention de la présente déclaration, sont remises au transport sans emballage *, sous l'emballage défec-
tueux dont la description suit *
.....
.....
.....

A le 19...

(Signature)

* Rayer celle des deux dispositions qui ne convient pas.

ANNEX III (Article 12)

ABSENCE OF OR DEFICIENCIES IN PACKING.

GENERAL DECLARATION.

The station of on the
Railway, at my request, accepts for carriage as from this date the under-mentioned goods which I have
handed over for transport, viz. :
.....
.....
.....
.....

I hereby recognise that these goods, accompanied by a way-bill containing a note of the present
declaration, are handed over for carriage unpacked * packing defective as under * :.....
.....
.....
.....

..... (Place)
..... (Date)
..... (Signature)

* Cross out when not necessary.

ANNEXE IV (Article 17, § 3).

CHEMIN DE FER DE.....

N°

SERVICE INTERNATIONAL.

BULLETIN D'AFFRANCHISSEMENT

..... Vitesse

Gare expéditrice
Expéditeur

Gare destinataire
Destinataire

L'expédition ci-après désignée doit être livrée au destinataire franco de * mais contre remboursement de : (en toutes lettres)

.....

Le montant des frais incombant à l'expéditeur est à reprendre sur la gare soussignée, le présent bulletin d'affranchissement à l'appui.

Somme déposée par l'expéditeur : (en toutes lettres)

.....

Intérêts à la livraison : (en toutes lettres)

.....

....., le 19...

Le chef de gare :

Frais à reprendre	
Détail	Montant
Montant des frais affranchis	
(Voir au verso)	

Date	Expédition			
	Numéro		de	à
	de la feuille de route	de la lettre de voiture		
Adresse ou marque et numéros	Nombre	Emballage	Contenu	Poids en kg.

* Indiquer exactement le mode d'affranchissement sous l'une des formes admises par l'article 17, §1 du Règlement, savoir : a) « franco » ; b) « franco de port et de (désignation exacte de la taxe ou des taxes que l'expéditeur veut payer) » ; c) « franco de tous frais » ; d) « franco de port, non compris (désignation exacte de la taxe ou des taxes affranchies par l'expéditeur) » ; e) « franco jusqu'à frontière » ou « franco jusqu'à ».

ANNEX IV (Article 17, § 3).

RAILWAY

No.

INTERNATIONAL SERVICE.

PREPAYMENT NOTE.

Fast or slow freight
(Grande ou petite vitesse)

Station of despatch
Consignor

Station of destination
Consignee

The consignment as below must be delivered to the consignee free of * but against repayment of :
(in words)

The sum chargeable to the consignor is to be recovered from the station stated below on this prepayment note.

Sum deposited by the consignor :
(in words)

Interest in delivery :
(in words)

Date

Station Master :

Sums to be recovered	
Details	Amount
Amount of charges paid	
(see overleaf).	

Date	Despatch				
	Number		from	to	
	of the train sheet	of the way-bill			
Address or marks and numbers		Number	Packing	Contents	Weight in kg.
of the packages					

* Show clearly the method of prepayment under one of the forms laid down in Article 17, § 1 of the Convention, that is to say : (a) "free of charge" (franco); (b) "free carriage and ..." (franco de port et de ...) (exact description of the charge or charges which the consignor is prepared to pay); (c) "free of all charges" (franco de tous frais); (d) "free carriage, not including" (franco de port, non compris ...) (show exactly what charge or charges are not prepaid); (e) "free as far as ... frontier" (franco jusqu'à ... frontière) or "free up to ..." (franco jusqu'à ...).

ANNEXE IV.

A envoyer au chef de gare à
 par l'intermédiaire de la gare d
 contre reprise de

Le chef de gare :

Renvoyé avec feuille d'expédition N° du de à
 Feuille de réinscription N° du de à
 Feuille de réinscription N° du de à

ANNEXE V (Article 21).

MODIFICATIONS AU CONTRAT DE TRANSPORT.

La gare de du chemin de fer de
 est priée d'apporter au contrat de transport de l'expédition ci-après désignée :

Marques et numéros	Nombre	Nature de l'emballage	Désignation de la marchandise	Poids en kg.

remise au transport avec la lettre de voiture à $\frac{\text{grande}}{\text{petite}}$ vitesse du 19.....
 à l'adresse de M. à
 les modifications suivantes * :

- 1° La retourner à la station de départ à M. ;
- 2° L'arrêter en cours de route en attendant des dispositions ultérieures ;
- 3° Surseoir à la livraison en attendant des dispositions ultérieures ;
- 4° La livrer à M. à
 gare du chemin de fer de
- 5° Ne la livrer que contre paiement d'un remboursement de
 (en toutes lettres)
- 6° La livrer contre paiement, non pas du remboursement indiqué dans la lettre de voiture, mais
 d'un remboursement de
 (en toutes lettres)
- 7° La livrer sans recouvrer le montant du remboursement ;
- 8° La livrer franco

A, le 19

(Signature)

* Rayer les dispositions qui ne conviennent pas.

A la gare de du chemin de fer de
 Les ordres ci-dessus de l'expéditeur sont transmis pour y donner suite dans les conditions prévues
 au premier paragraphe de l'article 22 du règlement concernant le transport des marchandises par che-
 mins de fer. Ils ont été reproduits sur le duplicata de la lettre de voiture qui a été présenté par l'expédi-
 teur. Le titre délivré à l'expéditeur relativement au remboursement a été $\frac{\text{rectifié.}}{\text{retiré.}}$ La présente déclara-
 tion se réfère à notre télégramme du n°

A, le 19....

Le chef de gare :

ANNEX IV.

To be returned to station master at
 through the station of
 against

Station Master :

Returned with despatch note No. of from to
 Re-consignment note No. of from to
 Re-consignment note No. of from to

ANNEX V (Article 21).

ALTERATION IN THE TRANSPORT CONTRACT.

The station of Railway is requested
 to make the following changes * in the Transport Contract of the under-mentioned consignment :

Marks and numbers	Number	Nature of packing	Designation of the goods	Weight in kg.

handed over for carriage with the fast freight (à grande vitesse) way-bill.
ordinary freight (à petite vitesse)
 Date 19..... Consigned to M.
 at

1. Return the consignment to despatching station to M.
2. Hold up the consignment before arrival at destination pending further instructions.
3. Not deliver the consignment pending further instructions.
4. Deliver the consignment to M. at
 Railway station.
5. Only deliver the consignment on payment of [redacted] for charges forward.
 (in words)
6. Deliver the consignment on payment of [redacted] for charges forward in
 (in words)
 lieu of the sum given on the way-bill for same.
7. Deliver the consignment without requiring payment in respect of cash forward charges.
8. Deliver the consignment free of charge.

..... (Place) (Date)

..... (Signature)

* Cross out the parts which are not necessary.

Station of Railway.
 The above orders from the consignor are transmitted for necessary action under the conditions
 laid down in the first paragraph of Article 22 of the Regulations on the transport of goods by rail.
 They have been entered on the duplicate of the way-bill presented by the consignor. The papers
 concerning payment on delivery given to the consignor have been corrected. This is to confirm our
 telegram of (date) No. accepted.

..... (Place) (Date)

Station Master (Signature)

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

CONCERNANT LES MODIFICATIONS ET LES ADDENDA AU RÈGLEMENT RELATIF AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES EN TRAFIC DIRECT PAR LES CHEMINS DE FER DE L'U. R. S. S., DE LA LETTONIE ET DE L'ESTONIE.

Ad article 6.

Ad § 1. — Le § 1 concernant le signe dont devraient être munis les billets ne sera pas appliqué.

Ad article 7.

Ad § 1. — Le texte du § 1 est modifié comme suit : « Jusqu'à l'âge de cinq ans révolus, les enfants sont transportés gratuitement sans billet, lorsqu'il n'est pas réclamé pour eux une place distincte. »

Ad § 2. — Les dispositions du § 2 qui se réfèrent aux enfants de quatre ans s'appliqueront aux enfants de cinq ans.

Ad article 18.

Ad § 3. — Les dispositions du § 3, alinéas 2 et 3, ne seront pas appliquées. Elles seront remplacées par les dispositions des lois et des règlements en vigueur dans le pays où les infractions mentionnées ont été constatées.

Ad article 20.

Ad § 4. — L'emploi des formulaires utilisé dans le trafic intérieur du chemin de fer expéditeur est également autorisé.

Ad article 23.

Ad § 2. — Au délai d'application du tarif modifié par les autres chemins de fer, qui est fixé à huit jours au § 2 (alinéas 3 et 4), est substitué un délai de quinze jours.

Ad article 26.

Les dispositions de l'article 26 ne seront pas appliquées. En leur lieu et place, il est convenu que le remboursement des sommes payées sera déterminé et effectué par chaque chemin de fer, conformément aux lois et règlements intérieurs en vigueur et applicables sur ce chemin de fer.

Ad article 31.

Les dispositions de l'article 31 ne seront pas appliquées. En leur lieu et place, il est convenu qu'en cas de perte totale ou partielle de bagages, le chemin de fer sera tenu de verser une indemnité dont le montant sera fixé conformément aux lois du pays sur le territoire duquel s'est produite la perte totale ou partielle de bagages.

Ad article 32.

§ 3. — Le renvoi à l'article 35 mentionné au § 3, et concernant l'indemnité pour retard dans la livraison des bagages, ne sera pas appliqué.

TEMPORARY PROVISIONS

CONCERNING MODIFICATIONS IN AND ADDENDA TO THE TRAFFIC REGULATIONS GOVERNING THE THROUGH CARRIAGE OF PASSENGERS AND BAGGAGE BY RAIL BETWEEN THE U. S. S. R., LATVIA AND ESTONIA.

Ad Article 6.

Ad § 1. — § 1 concerning the mark with which tickets must be provided shall not apply.

Ad Article 7.

Ad § 1. — The text of § 1 is modified to read as follows: "Till they have completed the age of five years, children shall be carried free without a ticket, so long as a separate place for them is not claimed."

Ad § 2. — The provisions of § 2 relating to children of four years of age shall apply to children of five years of age.

Ad Article 18.

Ad § 3. — The provisions of § 3, paragraphs 2 and 3 shall not apply. They shall be replaced by the provisions of the laws and regulations in force in the country in which the breaches of the regulations mentioned were discovered.

Ad Article 20.

Ad § 4. — The use of the forms customary in internal traffic on the despatching railway shall also be allowed.

Ad Article 23.

Ad § 2. — The period of eight days fixed in § 2 (paragraphs 3 and 4) for the application of the tariff as modified by the other railways shall be replaced by a period of fifteen days.

Ad Article 26.

The provisions of Article 26 shall not apply. In their place it is agreed that the fund of sums paid shall be fixed and carried out by each railway in accordance with the laws and regulations in force and applicable on that railway.

Ad Article 31.

The provisions of Article 31 shall not apply. In their place it is agreed that, in case of total or partial loss of baggage, the railway shall be obliged to pay compensation, the amount of which shall be fixed in accordance with the laws of the country on whose territory the total or partial loss of baggage took place.

Ad Article 32.

§ 3. — The reference to Article 35 in § 3 concerning compensation for delay in delivery of baggage shall not apply.

Ad article 33.

Les dispositions de l'article 33 ne seront pas appliquées. En leur lieu et place, il est convenu qu'en cas de détérioration des bagages, le chemin de fer sera tenu de payer une indemnité, conformément aux lois du pays sur le territoire duquel s'est produite la détérioration des bagages.

Ad article 34.

Les dispositions de l'article 34 ne seront pas appliquées et il est convenu que le montant de l'indemnité pour retard dans la livraison des bagages sera fixé conformément aux lois du pays auquel appartient le chemin de fer destinataire.

Ad article 35.

Les dispositions de l'article 35 ne seront pas appliquées. Toutefois, en ce qui concerne les chemins de fer de l'U. R. S. S., la déclaration obligatoire de la valeur des bagages expédiés conformément aux lois et règlements qui y sont en vigueur, ne sera admise que pour le trajet que ces bagages doivent effectuer sur les chemins de fer de l'U. R. S. S.

Ad article 36.

Les dispositions de l'article 36 ne seront pas appliquées et l'indemnité à verser en cas de dol ou de faute lourde de la part du chemin de fer sera fixé conformément aux lois du pays auquel appartient le chemin de fer responsable.

Ad article 44.

Ad § 2. — Les dispositions du § 2, point 4, concernant les réclamations au sujet des dommages non apparents extérieurement, ne seront pas appliquées.

RIGA, le vingt-neuf octobre dix-neuf cent vingt-cinq.

(Signatures) A. TCHERNIKH.
Jul. SELJAMAA.
H. CELMIŃŠ.
J. PAULUKS.

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

CONCERNANT LES MODIFICATIONS ET LES ADDENDA AU RÈGLEMENT RELATIF AU TRANSPORT DES MARCHANDISES EN TRAFIC DIRECT PAR LES CHEMINS DE FER DE L'U. R. S. S., DE LA LETTONIE ET DE L'ESTONIE.

Ad article 4.

Ad § 1, point 1, et ad paragraphes suivants qui se réfèrent à l'annexe 1. — L'énumération des objets dont le transport est soumis à des restrictions, ainsi que les règles concernant les modalités pour leur transport, seront publiées sous forme de dispositions réglementaires.

Ad Article 33.

The provisions of Article 33 shall not apply. In their place it is agreed that, in case of depreciation in the value of baggage, the railway shall be obliged to pay compensation in accordance with the laws of the country on whose territory the said depreciation in the value of baggage took place.

Ad Article 34.

The provisions of Article 34 shall not apply and it is agreed that the sum payable as compensation for delay in delivery of baggage shall be fixed in accordance with the laws of the country to which the railway of destination belongs.

Ad Article 35.

The provisions of Article 35 shall not apply. Nevertheless, so far as the railways of the U. S. S. R. are concerned, the compulsory declaration of the value of baggage despatched, in accordance with the laws and regulations in force therein, shall only be enforced in respect of the part of the journey during which the said baggage is carried on the railways of the U. S. S. R.

Ad Article 36.

The provisions of Article 36 shall not apply and the compensation to be paid in the case of wilful default or gross negligence on the part of the railways shall be fixed in accordance with the laws of the country to which the railway responsible belongs.

Ad Article 44.

Ad § 2. — The provisions of § 2, point 4, relating to claims for damage not externally apparent shall not apply.

RIGA, *October the twenty-ninth, One thousand nine hundred and twenty-five.*

(Signed) A. TCHERNIKH.
Jul. SELJAMAA.
H. CELMIŅŠ.
J. PAULUKS.

TEMPORARY PROVISIONS

CONCERNING MODIFICATIONS IN AND ADDENDA TO THE REGULATIONS CONCERNING TRANSPORT OF GOODS IN THROUGH TRAFFIC ON THE RAILWAYS OF THE U. S. S. R., LATVIA AND ESTONIA.

Ad Article 4.

Ad § 1, point 1, and ad the following paragraphs referring to Annex 1. The list of articles, the carriage of which is subject to restrictions, together with the rules concerning the procedure in respect of carriage of same, shall be published in the form of Official Regulations.

Le texte du § 1, point 2, alinéa *b*, est modifié comme suit : les frais du transport sont obligatoirement payés au départ et pour tout le trajet du transport jusqu'à la gare frontière, et de la gare-frontière à la gare de destination, conformément au tarif en vigueur dans chaque pays. Le paiement afférent au trajet entre la gare frontière et la gare de destination, devra être effectué par le convoyeur en la monnaie ayant cours dans le pays de destination.

Ad article 6.

Ad § 1. — Outre les formulaires du modèle reproduit dans le règlement, sont autorisés les formulaires de lettres de voiture du modèle employé sur le chemin de fer expéditeur pour le trafic intérieur tant en grande qu'en petite vitesse. Dans ce cas, chaque lettre de voiture devra porter la mention suivante imprimée, manuscrite ou apposée au moyen d'un timbre : « Trafic ferroviaire direct entre l'U. R. S. S., la Lettonie et l'Estonie. »

Ad § 4. — Les formulaires de lettres de voiture employés pour le trafic intérieur du modèle adopté pour les envois en grande vitesse (à bande verte, etc.) ont la même valeur que les formulaires avec bande rouge.

Ad § 6, point *e*). — L'expéditeur n'est pas autorisé à attacher à la lettre de voiture des feuilles détachées portant sa signature.

Ad § 6. — Les mentions « en gare (bureau restant » ou « livrable à domicile » point *h*) et l'indication du montant du remboursement ainsi que des débours acceptés par le chemin de fer en vertu de l'article 19 (point *m*) ne sont pas autorisés.

Ad § 6, point *n*). — L'expéditeur est tenu d'indiquer l'itinéraire ainsi que les gares où les formalités douanières doivent être remplies.

Ad article 7.

Ad § 5. — La surtaxe sera fixée non pas conformément aux dispositions du § 5, mais d'après les règlements du trafic intérieur des chemins de fer intéressés. Le chemin de fer qui a constaté l'irrégularité ne perçoit un supplément de taxe que pour le trajet effectué sur sa ligne ; il communique aux autres chemins de fer copie des procès-verbaux constatant les irrégularités pour leur permettre de percevoir, sur l'expéditeur ou le destinataire, les surtaxes pour les parcours effectués sur leurs lignes.

Ad § 6. — Le § 6 est remplacé par la disposition suivante :

Les surtaxes dues en vertu du § 5 seront perçues sur l'expéditeur par le chemin de fer expéditrice et sur le destinataire par le chemin de fer de destination, quel que soit l'endroit où auront été constatés les faits qui donnent lieu à la perception de la surtaxe.

Si les surtaxes ne sont pas couvertes par la valeur de la marchandise ou si le destinataire refuse celle-ci, la différence devra être remboursée par l'expéditeur.

Ad § 8. — Le § 8 est remplacé par les dispositions suivantes :

Quand la surcharge est constatée par la gare expéditrice ou par l'une des gares intermédiaires, l'excédent de charge peut être retiré du wagon et expédié à la gare destinataire avec des documents de transport nouveaux, établis par la gare où le déchargement a eu lieu.

La surcharge est taxée pour le parcours effectué d'après le prix de transport appliqué au chargement principal avec la surtaxe prévue au § 5 ci-dessus, 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.

The text of § 1, point 2, paragraph b, shall be modified as follows :

That it be compulsory for carriage charges to be paid on despatch, for the whole journey up to the frontier station, and from the frontier station to the station to which the goods are consigned, in accordance with the tariff in force in each country. The payment for the journey between the frontier station and the station to which the goods are consigned must be made by the convoyer in the currency of the country to which the goods are consigned.

Ad Article 6.

Ad § 1. — In addition to the forms of the type reproduced in the Regulations, the type of way-bill customarily used on the despatching railway may also be allowed for internal traffic carried both as fast and as ordinary freight (*tant en grande vitesse qu'en petite vitesse*). In such cases each way-bill must be marked as follows, either in print or in writing, or by means of a stamp : " Through railway traffic between the U. S. S. R., Latvia and Estonia. "

Ad § 4. — The type of way-bill used for internal traffic as adopted for goods sent by fast freight (*grande vitesse*) (green stripe, etc.) shall have the same validity as the forms with a red stripe.

Ad § 6, point (*e*). — The consignor shall not be allowed to attach loose sheets bearing his signature to the way-bill.

Ad § 6. — Way-bills may not be marked " To be left at the station till called for " or " To be delivered at address given ", and outlays made by the railway under Article 19 (*m*), may not be stated thereon.

Ad § 6, point (*n*). — The consignor must state the route, and the stations at which Customs formalities are to be carried out.

Ad Article 7.

Ad § 5. — The extra charge shall be fixed, not according to the provisions of § 5, but according to the regulations for internal traffic on the railways concerned. The railway which has ascertained that an irregularity has been committed shall levy an extra charge only for that part of the journey which took place over its lines ; it shall send copies of the official documents certifying the irregularities committed to the other railways to enable them to collect from the consignor or from the consignee such extra charges as may be due for carriage of goods over their lines.

Ad § 6. — § 6 shall be replaced by the following clause :

The extra charges to be levied under § 5 above shall be chargeable against the consignor by the despatching railway and against the consignee by the railway of destination, whatever be the place at which the facts justifying those extra charges were discovered.

Should the value of the goods not cover the amount of the extra charges, or should the consignee refuse the goods, the consignor shall pay the difference.

Ad § 8. — § 8 shall be replaced by the following clause :

Should it be found at the station of despatch or at an intermediate station that a wagon has been overloaded, the load in excess may be taken out of the wagon and despatched to the station to which the goods are consigned with fresh transport documents made out by the station at which unloading took place.

The extra overloading charge shall be levied for the journey actually travelled, according to the transport rates applicable to the main load, plus the extra charge provided for in § 5 above if necessary. If the goods have to be unloaded, the cost of that operation shall be charged according to the supplementary expenditure tariff of the railway unloading.

Ad article 9.

Ad § 3. — Les points *b), c), d)*, du § 3 ne seront pas appliqués.

Ad article 11.

En ce qui concerne les trajets parcourus dans chaque pays, les délais de livraison et leurs modalités prévus dans ce pays seront appliqués, au lieu des délais et des modalités prévus à l'article 11.

Ad article 12.

Ad § 6. — L'expéditeur n'est pas tenu de munir chaque colis d'une étiquette mentionnant la gare de destination.

Ad article 17.

Les dispositions de l'article 17 sont remplacées par les dispositions suivantes :

1^o Lors de l'expédition, l'expéditeur est tenu de verser au chemin de fer d'expédition le montant total du prix de transport et les surtaxes jusqu'à la frontière de l'État sur le territoire duquel se trouve la gare expéditrice. Il sera mentionné dans les tarifs si le paiement couvre le trajet jusqu'à la frontière d'État ou jusqu'à l'une des gares frontières. Le prix du transport, de cette frontière jusqu'à la gare de destination, incombe au destinataire et sera perçue par la gare de destination. De même, le destinataire sera tenu de payer à la gare de destination les taxes de toute nature que l'on ne pouvait prévoir lors de l'expédition et survenues en cours de route, si ces taxes n'ont pas été acquittées par l'expéditeur en partie ou en totalité.

2^o Les sommes recouvrées, lors de l'expédition, par la gare expéditrice, devront être indiquées en détail aussi bien sur la lettre de voiture que sur le duplicata.

Ad article 18.

Les lois et règlements nationaux en vigueur sur les chemins de fer où une différence en plus ou en moins a été constatée seront appliqués au lieu et place des dispositions des §§ 2, 3, 4.

Ad article 19.

Les dispositions de l'article 19 ne seront pas appliquées.

Ad article 21.

Les dispositions du § 1, alinéa 2, concernant les modifications des conditions du remboursement ne seront pas appliquées.

Ad article 31.

L'alinéa *b)* du § 1 est libellé comme suit :

b) 1 % en ce qui concerne les autres marchandises sèches sujettes au déchet de route, à l'exception du sel sec, des minerais, des engrais dont le déchet normal est fixé

Ad Article 9.

Ad § 3. — Points (b), (c) and (d) of § 3 shall not apply.

Ad Article 11.

The periods allowed for delivery and the procedure provided for in this connection by the regulations in each country shall apply to the part of the journey travelled in that country instead of the periods and procedure provided for in Article 11.

Ad Article 12.

Ad § 6. — The consignor need not provide each package with a label mentioning the station of destination.

Ad Article 17.

The provisions of Article 17 shall be replaced by the following :

(1) On despatch the consignor shall be obliged to pay the despatching railway the full amount due for cost of carriage and any additional charges up to the frontier of the State on whose territory the station of despatch is situated. The tariff shall state whether the payment covers carriage up to the frontier of the State or up to the frontier station. The cost of carriage from that frontier to the station of destination must be paid by the consignee and shall be collected by the station of destination. In the same way the consignee must pay at the station of destination all charges of any nature which could not be foreseen when the goods were despatched and which became payable during the journey, should such charges not have been paid partly or in full by the consignor.

(2) Sums collected on despatch by the despatching station must be shown in detail both on the way-bill and on the duplicate.

Ad Article 18.

When a difference one way or the other has been found to exist, the national laws and regulations in force on the railways where this has occurred shall apply instead of the provisions of §§ 2, 3 and 4.

Ad Article 19.

The provisions of Article 19 shall not apply.

Ad Article 21.

The provisions of § 1, paragraph 2 concerning alterations in the conditions of repayment shall not apply.

Ad Article 31.

Paragraph (b) of § 1 shall read as follows :

(b). An allowance of 1 % for all other dry goods subject to wastage during the journey, with the exception of dry salt, mineral ore and manure, the normal wastage

à 1,50 %, de l'anthracite, du coke, du charbon de terre brun et noir, des briquettes de charbon et de tourbe dont le déchet normal est fixé à 2,50 %, et du maïs, dont la perte normale est fixée à 1 % par 250 kilomètres et au maximum à 3 %, quelle que soit la distance parcourue.

Ad article 41.

La disposition du § 2, qui reconnaît à l'expéditeur seul le droit d'action en matière de remboursement, ne sera pas appliquée.

Ad article 42.

La disposition du § 2 concernant les actions relatives au remboursements, ne sera pas appliquée.

Ad article 44.

Les dispositions du § 2, point 4, concernant les réclamations au sujet des dommages non apparents ne seront pas appliquées.

Ad article 45.

Le point *a)* du § 1, et le point *d)* du § 2, en tant qu'ils se réfèrent aux remboursements, ne seront pas appliqués.

Ad article 47.

Les dispositions du § 3 concernant les obligations du chemin de fer expéditeur, ne seront pas appliquées.

Ad article 49.

Les dispositions de l'article 49 ne seront pas appliquées.

RIGA, le *vingt-neuf octobre dix-neuf cent vingt-cinq.*

(Signatures) A. TCHERNIKH,
Jul. SELJAMAA,
H. CELMIŅŠ.
J. PAULUKS.

of which is fixed at 1.50 %, of anthracite, coke, brown and black coal, and coal and peat briquettes, the normal wastage of which is fixed at 2.50 %, and of maize the normal wastage of which is fixed at 1 % per 250 kilometres and not more than 3 %, whatever the distance travelled.

Ad Article 41.

The provisions of § 2 stipulating that an action concerning charges forward can only be brought by the consignor shall not apply.

Ad Article 42.

The provisions of § 2 concerning actions connected with repayments shall not apply.

Ad Article 44.

The provisions of § 2, point 4, concerning claims for non-apparent damages shall not apply

Ad Article 45.

Point *a* of § 1 and point *d* of § 2 shall not apply in so far as they refer to repayment.

Ad Article 47.

The provisions of § 3 concerning the obligations of the despatching railway shall not apply.

Ad Article 49.

The provisions of Article 49 shall not apply.

RIGA, *the twenty-ninth of October, One thousand nine hundred and twenty-five.*

(Signed) A. TCHERNIKH.
Ju . SELJAMAA
H. CELMIŅŠ
J. PAULUKS.

PROTOCOLE DE CLOTURE

(Pour le texte français de ce Protocole, voir page 223 de ce volume).

FINAL PROTOCOL.

On the signature on to-day's date of the Railway Convention, with its four Annexes, drawn up by the representatives of Latvia, the Union of the Soviet Socialist Republics and Estonia during the Conference at Riga from July 1-29, 1924, the Plenipotentiaries of the three above-named Governments have agreed to fix December 1, 1925, as the date for the entry into force of the said Convention with its four Annexes.

In faith whereof the undersigned Plenipotentiaries have drawn up the present Protocol and have thereto affixed their signatures.

Done in three copies and signed at Riga on October 29, 1925.

(Signed) H. CELMIŅŠ.
J. PAULUKS,
A. TCHERNICH.
Jul. SELJAMAA.

N° 1530.

NORVÈGE ET POLOGNE

Traité de commerce et de navigation, avec protocole final, signés à Varsovie, le 22 décembre 1926, et échange de notes relatif à l'adhésion de la Ville libre de Dantzig à ce traité, Oslo, les 23 et 28 décembre 1927.

NORWAY AND POLAND

Treaty of Commerce and Navigation, with Final Protocol, signed at Warsaw, December 22, 1926, and Exchange of Notes regarding the Accession of the Free City of Danzig to this Treaty, Oslo, December 23 and 28, 1927.

N^o 1530. — TRAITÉ¹ DE COMMERCE ET DE NAVIGATION ENTRE LA NORVÈGE ET LA POLOGNE. SIGNÉ A VARSOVIE, LE 22 DÉCEMBRE 1926.

Texte officiel français communiqué par le ministre des Affaires étrangères de Norvège. L'enregistrement de ce traité a eu lieu le 12 septembre 1927.

SA MAJESTÉ LE ROI DE NORVÈGE, d'une part, et LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE, d'autre part, animés d'un égal désir de favoriser et de développer les relations commerciales entre les deux pays, ont décidé de conclure un Traité de commerce et de navigation et ont nommé à cet effet pour leurs plénipotentiaires, savoir :

SA MAJESTÉ LE ROI DE NORVÈGE :

M. Nils Christian DITLEFF, chargé d'affaires a. i. de Norvège à Varsovie ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE :

M. August ZALESKI, ministre des Affaires étrangères ; et

M. Eugenjusz KWIATKOWSKI, ministre de l'Industrie et du Commerce ;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs respectifs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

Article premier.

1. Les ressortissants de l'une des Parties contractantes jouiront sur le territoire de l'autre, en ce qui concerne l'exercice du commerce et de l'industrie, des mêmes droits, privilèges, immunités, faveurs et exemptions que les ressortissants de la nation la plus favorisée.

2. Ils n'auront à payer aucun impôt, taxe, droit ou charge sous quelque dénomination que ce soit, autre ou plus élevé que ceux qui sont ou seront perçus des ressortissants de la nation la plus favorisée. Cette disposition ne fait pas obstacle à la perception, le cas échéant, soit des taxes dites de séjour, soit des taxes afférentes à l'accomplissement des formalités de police.

Article II.

1. Les ressortissants de chaque Partie contractante recevront sur le territoire de l'autre Partie, par rapport à leur situation juridique, leurs biens mobiliers et immobiliers, leurs droits et intérêts

¹ L'échange des ratifications a eu lieu à Oslo, le 30 août 1927.

¹ TRADUCTION. — TRANSLATION.No 1530. — TREATY² OF COMMERCE AND NAVIGATION BETWEEN NORWAY AND POLAND. SIGNED AT WARSAW, DECEMBER 22, 1926.

French official text communicated by the Norwegian Minister for Foreign Affairs. The registration of this Treaty took place September 12, 1927.

HIS MAJESTY THE KING OF NORWAY, of the one part, and the PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF POLAND, of the other part, being equally desirous of promoting and developing the commercial relations between the two countries, have resolved to conclude a treaty of commerce and navigation and have for that purpose appointed as their Plenipotentiaries,

HIS MAJESTY THE KING OF NORWAY :

M. Nils Christian DITLEFF, Acting Chargé d'Affaires for Norway at Warsaw ;

THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF POLAND :

M. August ZALESKI, Minister for Foreign Affairs; and

M. Eugenjusz KWIATKOWSKI, Minister for Industry and Commerce ;

Who, having communicated their full powers found in good and due form, have agreed on the following provisions :

Article I.

1. The nationals of either Contracting Party shall enjoy in the territory of the other Party, as regards the exercise of commerce and industry, the same rights, privileges, immunities, favours, and exemptions as the nationals of the most favoured nation.

2. They shall not be subjected to any imposts, taxes, duties or charges whatever, other or higher than those which are or may hereafter be imposed upon the nationals of the most favoured nation. This provision shall not prevent the levying where necessary of the so-called "taxe de séjour" or of charges on account of police formalities.

Article II.

1. The nationals of each Contracting Party shall receive in the territory of the other Party, as regards their legal status, their movable or immovable property and their rights and interests

¹ Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations.

¹ Translated by the Secretariat of the League of Nations.

² The exchange of ratifications took place at Oslo, August 30, 1927.

afférents à l'exercice du commerce et de l'industrie le même traitement, que celui accordé ou à accorder aux ressortissants de la nation la plus favorisée.

2. Ils seront libres de régler leurs affaires sur le territoire de l'autre Partie, soit personnellement, soit par un intermédiaire de leur propre choix, et ils auront, en se conformant aux lois du pays, le droit d'ester en justice et accès libre auprès des autorités. Quant aux autres matières qui se rapportent à l'administration de la justice, ils jouiront également de tous les droits et privilèges dont jouissent les nationaux et, comme ceux-ci, ils auront la faculté de se servir, pour la sauvegarde de leurs intérêts, d'avocats ou de mandataires choisis par eux-mêmes.

3. Ils seront dispensés du paiement des emprunts et des dons nationaux forcés, ainsi que de toute autre contribution, de quelque nature qu'elle soit, qui serait imposée pour les besoins de guerre ou par suite des circonstances exceptionnelles causées par la guerre.

4. Les ressortissants de chacune des Parties contractantes ne seront astreints en temps de paix et en temps de guerre qu'aux prestations et réquisitions militaires imposées aux nationaux dans la même mesure et d'après les mêmes principes que ces derniers.

Article III.

1. Les sociétés civiles et commerciales qui sont valablement constituées d'après les lois d'une des Parties contractantes et qui ont leur siège social sur son territoire, verront leur existence juridique reconnue dans l'autre Partie, pourvu qu'elles ne poursuivent pas un but illicite ou contraire aux mœurs, et auront, en se conformant aux lois et règlements, libre et facile accès auprès des tribunaux, soit pour intenter une action, soit pour y défendre.

2. Les sociétés civiles et commerciales ainsi reconnues de chacune des Parties contractantes pourront, en se soumettant aux lois de l'autre, s'établir sur le territoire de cette dernière, y fonder des filiales et succursales et y exercer leur industrie. La disposition précédente n'aura aucune influence sur la question de savoir si une pareille société, établie dans l'un des deux pays, aura ou n'aura pas le droit de faire du commerce ou d'exploiter une industrie dans l'autre, un tel droit restant toujours subordonné aux lois et ordonnances en vigueur dans les pays respectifs.

3. Sont toutefois exceptées de l'admission les branches du commerce et les industries qui en raison de leur caractère d'utilité générale seraient soumises à des restrictions spéciales applicables à tous les pays, un tel traitement étant applicable de même aux sociétés d'assurance et aux sociétés financières.

4. Ces sociétés une fois admises conformément aux lois et prescriptions qui sont ou seront en vigueur sur le territoire du pays respectif, ne seront pas soumises à des impôts, taxes, contributions et généralement à aucune redevance fiscale autres ou plus élevées que celles imposées aux sociétés de la nation la plus favorisée.

5. Elles seront dispensées du paiement des emprunts et des dons nationaux forcés, ainsi que de toute autre contribution, de quelque nature qu'elle soit, qui seraient imposés pour les besoins de guerre ou par suite des circonstances exceptionnelles causées par la guerre.

Article IV.

Les ressortissants de l'autre Partie contractante ou les sociétés civiles et commerciales qui ont leur siège social sur son territoire, ne peuvent être soumis aux impôts, taxes et contributions mentionnés aux articles I et III que sur l'actif se trouvant dans le pays où ces impôts, taxes et contributions sont établis, ou en raison d'un commerce ou d'une industrie qu'ils y exercent ou de quelque revenu qu'ils y touchent.

in connection with the exercise of commerce and industry, the same treatment as that which is accorded or may hereafter be accorded to the nationals of the most favoured nation.

2. They shall be at liberty to transact their business in the territory of the other Contracting Party either in person or through an agent of their own choice and, provided that they observe the laws of the country, they shall be entitled to appear in court as plaintiffs or defendants and to have free access to the authorities. As regards other matters relating to the administration of justice, they shall further enjoy all the rights and privileges possessed by the nationals of the country itself and shall like them be entitled to employ counsel or agents of their own choosing to safeguard their interests.

3. They shall be exempt from the payment of forced national loans or compulsory national levies and from all other contributions of whatever nature which may be imposed for war requirements or as the result of exceptional circumstances caused by war.

4. The nationals of each of the Contracting Parties shall not be subjected, in peace or war, to any contributions or requisitions for military purposes other than those to which nationals of the country are liable, and only to the same extent and according to the same principles as are applicable to such nationals.

Article III.

1. Civil and commercial companies which are legally constituted according to the laws of one of the Contracting Parties and which have their headquarters in its territory, shall, provided that they do not engage in illegal or immoral transactions, be recognised as legal entities in the territory of the other Contracting Party, and shall have free and unimpeded access to the Courts, either as plaintiffs or as defendants, provided that they observe the laws and regulations of the country.

2. Civil and commercial companies thus recognised by either Contracting Party may, provided that they comply with the laws of the other country, establish themselves in the territory of the latter country, set up affiliated companies and branches and carry on their business therein. The above provision shall not affect the question whether such a company, being established in either country, is or is not entitled to trade or to carry on business in the other country, and this right shall continue to be governed by the laws and regulations in force in the respective countries.

3. The above right of admission shall not, however, apply to trades and industries which by reason of their character as public utility undertakings are subject to special restrictions applicable to all countries. The same treatment shall apply to insurance and financial companies.

4. These companies, when once admitted according to the laws and regulations which are or may hereafter be in force in the territory of the country concerned, shall not be subject to any imposts, taxes, or contributions, or in general, to any fiscal dues other or higher than those imposed on the companies of the most favoured nation.

5. They shall be exempt from the payment of forced national loans and levies and of all other contributions of any kind which may be imposed to meet war requirements or as a result of exceptional circumstances caused by war.

Article IV.

Nationals of the other Contracting Party and civil or commercial companies which have their headquarters in its territory may only be subjected to the imposts, taxes and contributions mentioned in Articles I and III in respect of assets situated in the country in which the said imposts, taxes and contributions are levied, or in respect of trade or industry which they carry on therein, or in respects of any income which they receive therein.

Article V.

Les droits et les taxes intérieurs perçus pour le compte de l'Etat, des cantons, des communes ou des corporations qui grèvent ou grèveront la production, la préparation des marchandises ou la consommation d'un article sur le territoire de l'une des Parties contractantes, ne pourront pas frapper les produits, marchandises, ou articles de l'autre Partie d'une manière plus forte ou plus gênante que les produits, marchandises ou articles de la même espèce de la nation la plus favorisée.

Article VI.

1. Tous les produits du sol ou de l'industrie originaires et en provenance du territoire douanier de l'une des Parties contractantes qui seront importés sur le territoire douanier de l'autre Partie, destinés soit à la consommation, soit à l'entreposage, soit à la réexportation, soit au transit, seront soumis, pendant la durée du présent traité, au traitement accordé ou à accorder à la nation la plus favorisée et ne pourront, en aucun cas, être soumis à des droits, coefficients, surtaxes, majorations ou autres taxes plus élevés, ni à des restrictions autres que ceux qui frappent ou frapperont les produits ou les marchandises de la nation la plus favorisée.

2. Les exportations à destination du pays de l'une des Parties contractantes ne seront grevées par l'autre Partie de droits ou taxes autres ou plus élevés que ceux qui sont appliqués à l'exportation des mêmes objets dans le pays le plus favorisé à cet égard, ni soumises à d'autres restrictions.

3. Chaque Partie s'engage donc à faire bénéficier immédiatement et sans conditions l'autre de toute faveur, de tout privilège ou de toute réduction de droits ou de taxes qu'elle a déjà accordée ou pourrait accorder à l'avenir sous les rapports susmentionnés, à titre permanent ou temporaire, à une tierce nation.

4. Les Parties contractantes sont convenues que les restrictions ou prohibitions concernant l'importation et l'exportation de certaines marchandises ne seront maintenues que pendant le temps et dans la mesure rendues indispensables par les conditions économiques actuelles.

Articles VII.

Les dispositions fixées par l'article VI ne s'appliquent pas :

- a) Aux privilèges accordés ou qui pourront être accordés ultérieurement par une des Parties contractantes dans le trafic frontière avec les pays limitrophes ;
- b) Aux faveurs spéciales résultant d'une union douanière ;
- c) Au régime provisoire douanier entre les Parties polonaise et allemande de la Haute Silésie.

Article VIII.

Sous obligation de réexportation ou de réimportation dans le délai d'un an et de la preuve d'identité, la franchise de tout droit d'entrée et de sortie est stipulée réciproquement :

- a) Pour les échantillons passibles de droit de douane, y compris ceux des voyageurs de commerce ;
- b) Pour les objets destinés aux expériences, aux essais, aux expositions et aux concours.

Article IX.

1. Les négociants, industriels et autres producteurs de l'un des deux pays, ainsi que leurs commis voyageurs ressortissants d'un des deux pays qui prouvent, par la présentation d'une carte

Article V.

Internal duties and taxes levied for the benefit of the State, cantons, communes or corporations, which affect or may hereafter affect the production and manufacture of goods or the consumption of any article in the territory of one Contracting Party, shall not constitute a higher or more burdensome charge upon the products, goods or articles of the other Contracting Party than that imposed upon the similar products, goods or articles of the most favoured nation.

Article VI.

1. All products of the soil or industry originating in or coming from the Customs territory of either Contracting Party, which are imported into the Customs territory of the other Party, with a view to their being consumed, warehoused, re-exported or carried in transit, shall be subject, so long as the present Treaty is in force, to the treatment accorded or to be hereafter accorded to the most favoured nation and may not, in any case be subjected to other or higher duties, co-efficients, surcharges, increases or other taxes, or to other restrictions than those which are applied or may in future be applied to the products or goods of the most favoured nation.

2. Neither of the Contracting Parties shall impose upon articles exported to the country of the other Contracting Party any other or higher dues or taxes or any other restrictions than those which are imposed upon similar articles when exported to the country which is most favoured in this respect.

3. Each Party accordingly undertakes to grant immediately and unconditionally to the other Party the benefit of any favour, privilege or reduction of duties or taxes which it has already conceded or may hereafter concede, whether permanently or temporarily, to any third nation in regard to the matters referred to above.

4. The Contracting Parties agree that import and export restrictions or prohibitions on certain categories of goods shall only be maintained during such time and to such an extent as is necessitated by existing economic conditions.

Article VII.

The provisions of Article VI shall not apply :

- (a) To privileges which are or may hereafter be granted by one of the Contracting Parties in respect of frontier traffic with neighbouring countries ;
- (b) To special concessions made in consequence of a Customs union ;
- (c) To the provisional Customs régime in force between the Polish and German parts of Upper Silesia.

Article VIII.

Subject to the obligation to re-export or re-import the articles in question within one year and to furnish proof of the identity of such articles, exemption from all import and export duties shall be reciprocally granted :

- (a) To samples, including those of commercial travellers, which are subject to Customs duties.
- (b) To articles intended for experiments, tests, exhibitions and competitions.

Article IX.

1. Merchants, manufacturers and other producers of either country and their commercial travellers, being nationals of one of the two countries, who produce special identity cards similar

de légitimation industrielle conforme au modèle annexé, délivrée par les autorités compétentes de leur pays, qu'ils y sont autorisés à exercer leur commerce ou leur industrie et qu'ils y acquittent les taxes et impôts prévus par les lois, auront le droit, sans payer aucune taxe de patente, autre ou plus élevée que celle payée par les ressortissants de la nation la plus favorisée, de faire dans l'autre pays des achats pour leur commerce ou fabrication et d'y rechercher des commandes auprès des personnes ou maisons opérant la revente de leurs articles ou faisant usage de ces articles pour leurs besoins professionnels. Ils pourront avoir avec eux des échantillons ou modèles, mais il leur est interdit de colporter des marchandises, à moins d'autorisation donnée conformément à la législation du pays où ils voyageront.

2. Les échantillons ou modèles importés par lesdits industriels et commis voyageurs, seront de part et d'autre admis en franchise de droit d'entrée et de sortie. La réexportation des échantillons et modèles dans le délai d'un an, devra être garantie par le dépôt (en espèces) au bureau de douane d'entrée du montant des droits applicables, soit par une caution valable.

3. Les dispositions ci-dessus ne sont pas applicables aux industriels ambulants, non plus qu'au colportage et à la recherche des commandes chez des personnes n'exerçant ni industrie ni commerce, chaque Partie se réservant à cet égard l'entière liberté de sa législation.

Article X.

En ce qui concerne les conditions du transit les deux Parties contractantes s'engagent à appliquer réciproquement dans leurs relations les dispositions de la Convention¹ et Statut sur la liberté du transit, signés à Barcelone le 21 avril 1921, en se garantissant sous ce rapport le traitement de la nation la plus favorisée.

Article XI.

1. Les navires et bateaux battant le pavillon de l'une des Parties contractantes et leurs cargaisons jouiront dans les eaux territoriales de l'autre Partie, sous tous les rapports, du même traitement que les bâtiments nationaux et leurs cargaisons, quel que soit le lieu de départ ou de destination desdits navires et bateaux, quel que soit aussi le lieu d'origine ou de destination de leurs cargaisons. Il s'ensuit notamment que les navires et bateaux de l'une des Parties et leurs cargaisons ne seront assujettis, sur le territoire de l'autre, à aucune taxe ou charge, quelle qu'en soit l'espèce ou la dénomination, perçue ou à percevoir soit au profit de l'Etat, soit au profit des communes ou des institutions quelconques, habilitées par le gouvernement, autres ou plus élevées que celles qui seront applicables aux bâtiments nationaux et à leurs cargaisons. Les passagers et leurs bagages se trouvant sur les navires et bateaux de l'une des Parties contractantes, jouiront dans les eaux territoriales de l'autre Partie du traitement appliqué aux passagers et leurs bagages voyageant sous le pavillon de cette dernière.

2. En ce qui concerne le placement des navires et bateaux, leur chargement et déchargement dans les ports, rades, havres et bassins et en général pour toutes les formalités et dispositions quelconques auxquelles peuvent être soumis des bâtiments de commerce, leurs équipages et leurs cargaisons, il est convenu qu'il ne sera accordé aux bâtiments nationaux aucun privilège ni aucune faveur qui ne le soit également à ceux de l'autre Etat, la volonté des Parties étant qu'aussi sous ce rapport leurs bâtiments soient traités sur le pied d'une parfaite égalité.

3. Tout privilège et toute exonération que l'une des Parties pourra accorder sous l'un des rapports susvisés à une tierce Puissance, seront aussi appliqués simultanément et sans réserves à l'autre Partie. Toutefois, il est fait exception aux stipulations du présent article :

- a) En ce qui concerne les faveurs qui, dans l'un ou l'autre des deux pays, ont été ou pourront être accordées par la suite à la pêche nationale et à ses produits ;
- b) En ce qui concerne le cabotage.

¹ Vol. VII, page 11 ; vol. XI, page 406 ; vol. XV, page 304 ; vol. XIX, page 278 ; vol. XXIV, page 154 ; vol. XXXI, page 244 ; vol. XXXV, page 298 ; vol. XXXIX, page 166 ; et vol. LIX, page 344 de ce recueil.

to the annexed model issued by the competent authorities of their own country, showing that they are authorised to carry on their trade or industry therein and that they pay the taxes and imposts established therein by law, shall be entitled, without having to pay any licence fees other or higher than those paid by the nationals of the most favoured nation, to effect purchases in the latter country for their own business or manufacture and to solicit orders from persons or business firms which sell the goods in question or use them for the purposes of their business. They may carry with them samples or patterns, but they may not hawk goods unless they have been authorised to do so under the laws of the country in which they are travelling.

2. Samples or patterns imported by the said merchants or commercial travellers shall be admitted by both Parties free of all import and export duties. Security for the re-exportation within one year of the samples and patterns must be furnished by the deposit (in cash) at the Customs office of entry of the amount of the Customs duties applicable, or by a valid security.

3. The above provisions shall not be applicable to itinerant merchants, or to the hawking or soliciting of orders from persons who are not engaged in trade or industry, each Party reserving full legislative freedom in this respect.

Article X.

As regards conditions of transit, the two Contracting Parties undertake to apply reciprocally in their relations with one another the provisions of the Convention¹ and Statute on Freedom of Transit, signed at Barcelona on April 21, 1921, and to guarantee most-favoured-nation treatment to each other in this respect.

Article XI.

1. Ships and vessels flying the flag of one of the Contracting Parties, and their cargoes shall enjoy in the territorial waters of the other Party the same treatment in all respects as national vessels and cargoes, irrespective of the place of departure or the destination of the said ships and vessels and irrespective of the place of origin or the destination of their cargoes. Accordingly, the ships and vessels of either Party, and their cargoes, cannot be subjected, when in the territory of the other Party, to any taxes or charges of any sort or kind whatsoever, which are or may hereafter be levied on behalf of the State, or of the communes, or of any institutions whatever empowered by the Government to collect taxes, other or higher than are applicable to national vessels and to their cargoes. Passengers and their baggage on board the ships and vessels of either Contracting Party shall receive in the territorial waters of the other Party the same treatment as passengers and baggage conveyed under the flag of the latter Party.

2. With regard to the stationing, loading and unloading of vessels in ports, roadsteads, harbours and docks, and, in general, with regard to all formalities and regulations to which merchant vessels, their crews and cargoes may be subject, it is agreed that all privileges or facilities accorded by either of the Contracting Parties to its own vessels shall also be accorded to the vessels of the other Party, the desire of both Parties being that, in this respect also, their vessels shall be treated on terms of absolute equality.

3. Any privilege or exemption which either Contracting Party may accord to any third Power in regard to any of the above-mentioned matters shall also be accorded simultaneously and unconditionally to the other Contracting Party. Exceptions shall, however, be made to the provisions of the present Article in the case of :

(a) Favours which have been or may hereafter be granted in either country to national fisheries and their products ;

(b) The coasting trade.

¹ Vol. VII, page 11 ; Vol. XI, page 406 ; Vol. XV, page 304 ; Vol. XIX, page 278 ; Vol. XXIV, page 154 ; Vol. XXXI, page 244 ; Vol. XXXV, page 298 ; Vol. XXXIX, page 166 ; and Vol. LIX, page 344, of this Series.

4. Sans préjudice des autres dispositions du présent article et sans modifications des dispositions de l'alinéa premier en ce qu'elles concernent les tarifs de pilotage, il est entendu que les lois et règlements en vigueur dans chaque pays sur l'obligation d'employer les pilotes s'appliqueront aux navires et bateaux de l'autre Partie contractante, dans la même mesure qu'aux autres bâtiments étrangers.

Article XII.

1. La nationalité des navires et bateaux sera, de part et d'autre, admise d'après les documents et certificats délivrés à cet effet par les autorités compétentes des Etats respectifs, conformément aux lois et règlements de chaque pays.

2. Les lettres de jauge et autres documents relatifs à la jauge délivrée par l'une des Parties contractantes, seront reconnus par l'autre Partie, conformément aux arrangements spéciaux qui seront conclus entre les deux pays contractants.

Article XIII.

Les navires et bateaux de chacune des Parties contractantes qui entreront dans un des ports de l'autre Partie et qui n'y voudraient décharger qu'une partie de leur cargaison, pourront, en se conformant aux lois et règlements du pays respectif, conserver à leur bord la partie de la cargaison qui serait destinée à un autre port, soit du même pays, soit d'un autre pays et la réexporter sans être astreints à payer des droits autres ou plus élevés que ceux qui seront perçus des bâtiments nationaux ou ceux d'un autre pays dans le même cas. Les mêmes navires et bateaux pourront également charger leurs cargaisons dans un port et la continuer ou la compléter dans un autre ou plusieurs autres ports du même pays sans être astreints à payer des droits autres ou plus élevés que ceux auxquels sont soumis les navires et bateaux nationaux ou ceux de la nation la plus favorisée.

Article XIV.

1. Si un navire ou bateau de l'une des Parties contractantes s'est échoué ou a fait naufrage dans les eaux de l'autre Etat, le navire ou bateau et sa cargaison jouiront des mêmes faveurs et immunités que les lois et règlements du pays respectif accordent ou accorderont dans les circonstances analogues aux navires et bateaux nationaux ou à ceux de la nation la plus favorisée. Il sera donné, dans la même mesure qu'aux nationaux, aide et assistance au capitaine et à l'équipage, tant pour eux-mêmes que pour le navire ou bateau et sa cargaison.

2. En ce qui concerne le droit de sauvetage, il sera fait application de la législation du pays où le sauvetage a eu lieu.

3. Les marchandises sauvées d'un navire ou bateau échoué ou naufragé ne seront assujetties à aucun droit de douane, à moins qu'elles ne soient admises à la consommation intérieure.

Article XV.

1. Les deux Parties contractantes se garantissent réciproquement sur leurs territoires, en tout ce qui concerne les diverses formalités, administratives ou autres, rendues nécessaires par l'application des dispositions contenues dans le présent traité, le traitement de la nation la plus favorisée.

2. Il est entendu, toutefois, que les stipulations énoncées dans les articles précédents, en tant qu'elles garantissent le traitement de la nation la plus favorisée, ne dérogent en rien aux lois, ordonnances et règlements spéciaux en matière de commerce, d'industrie, de police, de sûreté générale et d'exercice de certains métiers et professions qui sont ou seront en vigueur dans chacun des pays et applicables à tous les étrangers.

4. Without prejudice to the other provisions of the present Article, and subject to the provisions of the first paragraph in so far as they concern pilotage dues, it is understood that the laws and regulations in force in either country concerning the obligation to employ pilots shall apply to the vessels of the other Contracting Party to the same extent as to other foreign vessels.

Article XII.

1. The documents and certificates issued for the purpose, in conformity with the laws and regulations of the respective countries, by the competent authorities of the said countries shall be recognised as establishing the nationality of the vessels.

2. Tonnage certificates and other documents relating to tonnage, issued by one of the Contracting Parties, shall be recognised by the other Party in conformity with special arrangements to be concluded between the contracting countries.

Article XIII.

Ships and vessels of either Contracting Party entering ports of the other Party and desiring to unload a portion only of their cargo shall be entitled, provided that they comply with the laws and regulations of the State in question, to retain on board any portion of the cargo which is consigned to another port, either in the same country or in another country, and to re-export it without being liable to pay any duties other or higher than those which would be levied on national vessels or on vessels of another country in the same circumstances. Similarly the said vessels may take cargo on board in one port and add to it or complete it in one or more other ports of the same country without being obliged to pay any duties other or higher than those which are applicable to national vessels or to those of the most favoured nation.

Article XIV.

1. If a vessel belonging to either Contracting Party should be stranded or wrecked in the waters of the other State, the vessel and her cargo shall enjoy the same favours and immunities as are or may hereafter be accorded by the laws and regulations of the country in question in similar circumstances to national vessels or to those of the most favoured nation.

Assistance and relief shall be afforded to the master and crew, both for themselves and for the vessel and her cargo, to the same extent as would be afforded to nationals of the country in question.

2. As regards salvage charges, the laws of the country in which the salvage takes place shall be applicable.

3. Goods salvaged from a stranded or wrecked vessel shall not be subject to any Customs duties, unless they are admitted into the country as articles of consumption.

Article XV.

1. The Contracting Parties undertake to accord to each other in their respective territories most favoured nation treatment as regards the various administrative or other formalities necessitated by the application of the present Treaty.

2. It is nevertheless understood that nothing in the preceding Articles guaranteeing most-favoured-nation treatment shall in any way affect the laws, decrees or special regulations concerning commerce, industry, police, public security or the exercise of certain trades and professions which are or may hereafter be in force in either of the countries and which are applicable to all foreigners.

Article XVI.

La Pologne n'invoquera pas les dispositions du présent traité pour réclamer les avantages que la Norvège a accordés ou pourrait à l'avenir accorder à la Suède, au Danemark, à l'Islande ou à ces trois pays, tant que lesdits avantages ne sont pas accordés à d'autres Etats que ceux déjà nommés.

Article XVII.

Le Gouvernement polonais, auquel il appartient d'assurer la conduite des affaires extérieures de la Ville libre de Dantzig en vertu de l'article 104 du Traité de Versailles et des articles 2 et 6 de la Convention ¹ de Paris entre la Pologne et la Ville libre de Dantzig, du 9 novembre 1920, se réserve le droit de déclarer que la Ville libre est Partie contractante du présent traité et qu'elle accepte les obligations et acquiert les droits en dérivant.

Cette réserve ne se rapporte pas aux dispositions du présent traité, lesquelles la République de Pologne contracte, en ce qui concerne la Ville libre de Dantzig, conformément à ses droits découlant des traités y relatifs.

Article XVIII.

1. Le présent traité sera ratifié et les ratifications seront échangées à Oslo, aussitôt que faire se pourra.

2. Il entrera en vigueur le trentième jour après l'échange des ratifications.

3. Le traité est conclu pour la durée d'un an, ce délai commençant à courir à partir de la date de la mise en vigueur. Il sera prorogé par voie de tacite reconduction pour une période indéterminée, s'il n'est pas dénoncé par une des Parties contractantes trois mois au moins avant l'expiration de cette période annuelle. En cas de prorogation par voie de tacite reconduction, chacune des Parties contractantes se réserve de dénoncer le présent traité à tout moment pour prendre fin deux mois après.

En foi de quoi les plénipotentiaires ont signé le présent traité et l'ont revêtu de leurs cachets.

Fait en double exemplaire à Varsovie, le 22 décembre 1926.

(L. S.) (Signé) N. Chr. DITLEFF.

(L. S.) (Signé) August ZALESKI.

(L. S.) (Signé) E. KWIATKOWSKI.

¹ Vol. VI, page 189, de ce recueil.

Article XVI.

Poland may not invoke the provisions of the present Treaty in order to claim the advantages which Norway has accorded or may hereafter accord to Sweden, Denmark, or Iceland or conjointly to those three countries so long as the said advantages are not accorded to States other than those named above.

Article XVII.

The Polish Government, which is responsible for the conduct of the foreign relations of the Free City of Danzig in virtue of Article 104 of the Treaty of Versailles and Articles 2 and 6 of the Treaty¹ of Paris concluded between Poland and the Free City of Danzig on November 9, 1920, reserves the right to declare that the Free City is a Contracting Party to the present Treaty and accepts the obligations and acquires the rights resulting therefrom.

This reservation does not apply to the provisions of the present Treaty which the Polish Republic accepts on behalf of the Free City of Danzig, in conformity with her rights under the treaties relating thereto.

Article XVIII.

1. The present Treaty shall be ratified and the ratifications shall be exchanged at Oslo as soon as possible.

2. It shall come into force on the thirtieth day after the exchange of ratifications.

3. The Treaty shall be concluded for one year reckoned from the date of its coming into force. It shall be prolonged by tacit agreement for an indeterminate period unless it is denounced by either of the High Contracting Parties at least three months before the expiration of this annual term. If the Treaty is prolonged by tacit agreement, each of the Contracting Parties reserves the right to denounce it at any time, in which case it will cease to be valid after a period of two months.

In faith whereof the Plenipotentiaries have signed the present Treaty and have fixed thereto their seals.

Done in duplicate at Warsaw, on December 22, 1926.

(L. S.) (Signed) N. Chr. DITLEFF.

(L. S.) (Signed) August ZALESKI.

(L. S.) (Signed) E. KWIATKOWSKI.

¹ Vol. VI, page 189, of this Series.

ANNEXE

Carte de légitimation pour voyageurs de commerce, pour l'année 192....., N° de la carte

(Armoiries.)

Valable pour la Norvège et la Pologne.

Porteur :

(Prénom et nom de famille.)

Fait à le 192.....

(Sceau.)

(Autorité compétente.)

(Signature.)

Il est certifié que le porteur de la présente carte possède un (désignation de la fabrique ou du commerce) à sous la raison est employé, comme voyageur de commerce dans la maison à qui y possède un (désignation de la fabrique ou du commerce).

Le porteur de la présente carte désirant rechercher des commandes et faire des achats pour le compte de sa maison, ainsi que de la maison suivante (des maisons suivantes), (désignation de la fabrique ou du commerce) à il est certifié, en outre, que ladite maison est tenue (lesdites maisons sont tenues) d'acquitter dans ce pays-ci les impôts légaux pour l'exercice de son commerce (leur commerce) (industrie).

Signalement du porteur :

Age

Taille

Cheveux

Marques particulières

Signature du porteur.

AVIS

Le porteur de la présente carte ne pourra rechercher des commandes ou faire des achats autrement qu'en voyageant et pour le compte de la maison susmentionnée (des maisons susmentionnées). Il pourra avoir avec lui des échantillons, mais point de marchandises. Il se conformera d'ailleurs aux dispositions en vigueur dans chaque Etat.

NOTA. Là où le modèle contient un double texte, le formulaire à employer pour l'expédition des cartes présentera l'espace nécessaire pour y insérer l'un ou l'autre des textes suivant les circonstances du cas particulier.

ANNEX.

Identity Card for commercial travellers.

(Arms.)

For the year 192 No. of the card

Valid for Norway and Poland

Bearer

(Christian name and surname.)

Done at the 192.....

(Seal)

(Competent Authority.)

(Signature.)

It is certified that the bearer of this card possesses (description of the factory or business) at.....
 under the name of
 And that he is employed as a commercial traveller in the firm of
 at which there possesses (description of the factory
 or business).

As the bearer of this card intends to solicit orders and to make purchases on account of his firm and
 for the following firm (s) (description of the factory or business) at.....
 it is further certified that the said firm (s) is (are) liable to pay the taxes required by law for the carrying
 on of its (their) business (industry) in that country.

Description of bearer :

Age

Height

Hair

Special Marks

Signature of Bearer

NOTICE.

The bearer of this card shall not be entitled to solicit orders or to make purchases except when travelling, and on account of the above-mentioned firm(s). He may carry samples with him but not goods. He must also comply with the regulations in force in each State.

NOTE. Where alternative words appear in the model form, sufficient room should be left in the identity card to allow either wording to be inserted according to the requirements of the case.

PROTOCOLE FINAL

Avant de procéder à la signature du Traité de commerce et de navigation entre la Norvège et la Pologne, les soussignés plénipotentiaires sont convenus de ce qui suit :

I. *En ce qui concerne les articles II et III.*

Il est entendu que les dispositions de l'article II, selon lesquelles les ressortissants des deux Parties contractantes auront le droit d'ester en justice devant les tribunaux sur le pied d'égalité avec les nationaux, de même que les dispositions de l'article III, concernant le libre accès des sociétés auprès des tribunaux, ne s'appliquent pas à l'assistance judiciaire gratuite, à la dispense de la caution *judicatum solvi*, ces matières étant réservées aux accords spéciaux.

II. *En ce qui concerne l'article VI.*

a) Sans préjudice des dispositions de l'article VI — le nitrate de chaux de provenance norvégienne (« Norgespeter », pos. 103, p. 3 du tarif douanier polonais) jouira du même traitement douanier et d'autres facilités d'importation que le salpêtre de Chili (pos. 103, p. 1 du tarif douanier polonais).

b) Pour réserver aux produits originaires de leur pays respectif le bénéfice des dispositions de l'article VI et de l'alinéa a) ci-dessus, et pour éviter que des produits originaires des pays qui ne jouissent pas dudit bénéfice puissent emprunter la voie de leur territoire, les Parties contractantes pourront exiger que les produits et marchandises importés sur leur territoire soient accompagnés d'un certificat d'origine.

III. *En ce qui concerne l'article X.*

a) Il est entendu que les dispositions de l'article X concernant le régime du transit ne dérogent en rien au droit du Gouvernement polonais de prohiber ou limiter le transit des armes et de l'équipement militaire, résultant du paragraphe 4, article 22 du Traité¹ signé le 18 mars 1921 à Riga entre la République de Pologne d'une part et la République socialiste fédérative russe des Soviets, la République socialiste blanc-ruthène des Soviets et la République socialiste ukrainienne des Soviets d'autre part.

b) Aussi longtemps que la frontière entre la Pologne et un des pays limitrophes restera pour une raison quelconque fermée aux voyageurs ou aux marchandises de la Pologne ou du pays limitrophe en question, le gouvernement polonais ne sera pas considéré comme tenu d'accorder à la Norvège sur la frontière dudit pays les facilités prévues par l'article X.

IV. *Achat des produits faisant l'objet d'un monopole d'Etat.*

Il est entendu que chacune des Parties contractantes en faisant des achats des produits qui font sur son territoire l'objet d'un monopole d'Etat, traitera les offres y relatives de l'autre Partie avec la plus grande bienveillance.

En foi de quoi les plénipotentiaires ont signé le présent protocole.

Fait à Varsovie, en double exemplaire, le 22 décembre 1926.

(Signé) N. Chr. DITLEFF.
(Signé) August ZALESKI.
(Signé) E. KWIATKOWSKI.

Pour copie conforme.

Le Ministère des Affaires étrangères à Oslo,
le 8 septembre 1927.

*Le Chef de la division
des Affaires germaniques et slaves :*
Alfred Danielson.

¹ Vol. VI, page 51, de ce recueil.

FINAL PROTOCOL.

Before proceeding to sign the Treaty of Commerce and Navigation between Norway and Poland, the undersigned Plenipotentiaries agreed on the following provisions :

I. *As regards Articles II and III :*

It is understood that the provisions of Article II, according to which nationals of either Contracting Party shall have the right to appear as plaintiffs or defendants before the courts on an equal footing with nationals, and also the provisions of Article III concerning the free access of companies to the courts of the country concerned, do not apply to free legal assistance and to exemption from the *cautio judicatum solvi*, these matters being reserved for special agreements.

II. *As regards Article VI.*

(a) Without prejudice to the provisions of Article VI, Norwegian nitrate of lime ("Norgesaltpeter", in item 103, p. 3 of the Polish Customs Tariff) shall enjoy the same Customs treatment and other import facilities as Chile saltpetre (item 103, p. 1. of the Polish Customs Tariff).

(b) In order to ensure that products originating in the two contracting countries shall benefit by the provisions of Article VI and of paragraph (a) above, and in order to ensure that products originating in countries which are not entitled to the said advantages may not make use of the route, through their territories, the Contracting Parties may stipulate that the products and goods imported into their respective territories shall be accompanied by certificates of origin.

III. *As regards Article X.*

(a) It is understood that the provisions of Article X concerning transit do not in any way limit the right of the Polish Government to prohibit or restrict the transit of arms and military equipment, in conformity with Article 22, Section 4, of the Treaty¹ signed at Riga on March 18, 1921, between the Polish Republic, of the one part, and the Federative Socialist Republic of the Russian Soviets, the Socialist Republic of the White-Ruthenian Soviets, and the Socialist Republic of the Ukrainian Soviets, of the other part.

(b) So long as the frontier between Poland and one of the neighbouring countries shall remain closed for any reason whatsoever to travellers or goods from Poland or the neighbouring country in question, the Polish Government shall not be obliged to grant to Norway on the frontier of such country the facilities provided for in Article X.

IV. *As regards the purchase of products which are subject to a State monopoly.*

It is understood that each of the Contracting Parties when purchasing goods which are subject to a State monopoly in its territory shall give favourable consideration to any offers relating thereto emanating from the other Party.

In faith whereof the Plenipotentiaries have signed the present Protocol.

Done at Warsaw in duplicate, December 22, 1926.

(Signed) N. Chr. DITLEFF.

(Signed) August ZALESKI.

(Signed) E. KWIATKOWSKI.

¹ Vol. VI, page 51, of this Series.

ECHANGE DE NOTES RELATIF A L'ADHÉSION DE LA VILLE LIBRE DE DANTZIG
AU TRAITÉ DE COMMERCE ET DE NAVIGATION. SIGNÉ A VARSOVIE LE 22 DÉ-
CEMBRE 1926. OSLO, LES 23 ET 28 DECEMBRE, 1927.

Communiqué par le ministre des Affaires étrangères de Norvège, le 16 janvier 1928.

LÉGATION DE POLOGNE.

OSLO, le 23 décembre 1927.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT DU CONSEIL,

D'ordre de mon gouvernement, j'ai l'honneur de porter à la connaissance de Votre Excellence ce qui suit :

Le Gouvernement polonais, auquel appartient d'assurer la conduite des affaires extérieures de la Ville libre de Dantzig, conformément à l'article 104 du Traité de Versailles et aux articles 2 et 6 de la Convention entre la Pologne et la Ville libre de Dantzig, déclare que la Ville libre de Dantzig, ainsi qu'il est prévu à l'article XVII du Traité de commerce et de navigation entre la Pologne et la Norvège, signé à Varsovie le 22 décembre 1926, devient Partie contractante audit traité à partir du quinzième jour après la réception de la présente notification par le Gouvernement de Sa Majesté le Roi.

Le Gouvernement polonais prie le Gouvernement de Sa Majesté le Roi de bien vouloir lui accuser réception de la présente note.

Veuillez agréer, Monsieur le Président du Conseil, les assurances de ma très haute considération.

(Signé) Leszek MALCZEWSKI.

Son Excellence

Monsieur Ivar Lykke

Président du Conseil, ministre des Affaires étrangères,
etc., etc., etc.

Copie certifiée conforme :

Le Ministère des Affaires étrangères à Oslo,
le 7 janvier 1928.

*Le Chef de la Division
des Affaires germaniques et slaves :*

Alfred Danielson.

MINISTÈRE DES AFFAIRES
ÉTRANGÈRES.

OSLO, le 28 décembre 1927.

MONSIEUR LE CHARGÉ D'AFFAIRES,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de la note en date du 23 de ce mois, dont la teneur suit :

« Le Gouvernement polonais auquel appartient d'assurer la conduite des affaires extérieures de la Ville libre de Dantzig, conformément à l'article 104 du Traité de Versailles et aux articles 2 et 6 de la Convention entre la Pologne et la Ville libre de Dantzig, déclare que la Ville libre de Dantzig, ainsi qu'il est prévu à l'article XVII du Traité de commerce

EXCHANGE OF NOTES REGARDING THE ACCESSION OF THE FREE CITY OF DANZIG TO THE TREATY OF COMMERCE AND NAVIGATION, SIGNED AT WARSAW, DECEMBER 22, 1926. OSLO, DECEMBER 23 AND 28, 1927.

Communicated by the Norwegian Minister for Foreign Affairs, January 16, 1928.

POLISH LEGATION.

OSLO, December 23, 1927.

YOUR EXCELLENCY,

I am directed by my Government to inform you as follows :

The Polish Government, which is responsible for the conduct of the foreign relations of the Free City of Danzig, in virtue of Article 104 of the Treaty of Versailles and Articles 2 and 6 of the Convention between Poland and the Free City of Danzig, declares that the City of Danzig, as laid down in Article XVII of the Treaty of Commerce and Navigation between Poland and Norway, signed at Warsaw on December 22, 1926, becomes a Contracting Party to the said Treaty on the 15th day after the receipt of this notification by His Majesty's Government.

The Polish Government requests His Majesty's Government to be good enough to acknowledge the receipt of this letter.

I have the honour, etc.,

(Signed) Leszek MALCZEWSKI.

His Excellency M. Ivar Lykke,
Prime Minister, Minister for Foreign Affairs,
Etc., etc., etc.

MINISTRY OF FOREIGN
AFFAIRS.

OSLO, December 28, 1927.

SIR,

I have the honour to acknowledge the receipt of your letter dated December 23, which runs as follows :

“ The Polish Government, which is responsible for the conduct of the foreign relations of the Free City of Danzig, in virtue of Article 104 of the Treaty of Versailles, and Articles 2 and 6 the Convention between Poland and the Free City of Danzig, declares that the Free City of Danzig, as laid down in Article XVII of the Treaty of Commerce and

et de navigation entre la Pologne et la Norvège, signé à Varsovie le 22 décembre 1926, devient Partie contractante audit traité à partir du quinzième jour après la réception de la présente notification par le Gouvernement de Sa Majesté le Roi.

» Le Gouvernement polonais prie le Gouvernement de Sa Majesté le Roi de bien vouloir lui accuser réception de la présente note. »

J'ai donc l'honneur de vous communiquer que le Gouvernement royal de Norvège, ayant pris acte de la note précitée, appliquera à la Ville libre de Dantzig, devenue Partie contractante au Traité de commerce et de navigation entre la Norvège et la Pologne, signé à Varsovie le 22 décembre 1926, les dispositions de ce traité à partir du 11 janvier 1928.

Veillez agréer, Monsieur le Chargé d'affaires, les assurances de ma considération la plus distinguée.

(Signé) I. LYKKE.

Monsieur Leszek Malczewski,
Chargé d'affaires de Pologne,
etc., etc.

Copie certifiée conforme :

Le Ministère des Affaires étrangères à Oslo,
le 7 janvier 1928.

*Le Chef de la Division
des Affaires germaniques et slaves :*
Alfred Danielson.

Navigation between Poland and Norway, signed at Warsaw on December 22nd, 1926, becomes a Contracting Party to the said Treaty on the 15th day after the receipt of this notification by His Majesty's Government.

" The Polish Government requests His Majesty's Government to be good enough to acknowledge receipt of this letter. "

I have the honour to inform you that the Royal Norwegian Government has noted the above letter, and will, when the Free City of Danzig becomes a Contracting Party to the Treaty of Commerce and Navigation between Norway and Poland, signed at Warsaw on December 22, 1926, apply to it the provisions of this Treaty as from January 11, 1928.

I have the honour, etc..

(Signed) I. LYKKE.

Monsieur Leszek Malezewski,
Polish Chargé d'affaires,
Etc., etc.

N° 1531.

FINLANDE ET FRANCE

Arrangement relatif à la caution *judicatum solvi*. Signé à Paris, le 20 janvier 1927.

FINLAND AND FRANCE

Agreement regarding the Question of Security for Costs, *cautio judicatum solvi*. Signed at Paris, January 20, 1927.

¹ TRADUCTION. — TRANSLATION.

N^o 1531. — ARRANGEMENT²
ENTRE LA FINLANDE ET LA
FRANCE RELATIF A LA CAU-
TION «JUDICATUM SOLVI».
SIGNÉ A PARIS, LE 20 JANVIER
1927.

No. 1531. — AGREEMENT² BE-
TWEEN FINLAND AND FRANCE
REGARDING THE QUESTION
OF SECURITY FOR COSTS,
“CAUTIO JUDICATUM SOLVI”.
SIGNED AT PARIS, JANUARY
20, 1927.

*Texte officiel français communiqué par le ministre
des Affaires étrangères de Finlande. L'enre-
gistrement de cet arrangement a eu lieu le
20 septembre 1927.*

*French official text communicated by the Finnish
Minister for Foreign Affairs. The registra-
tion of this Agreement took place September
20, 1927.*

Les soussignés, dûment autorisés, ont conclu
l'Arrangement suivant concernant la caution
judicatum solvi :

The undersigned, being duly authorised
thereto, have concluded the following Agreement
regarding the question of the *cautio judicatum
solvi*.

Article premier.

Aucune caution, ni dépôt, sous quelque déno-
mination que ce soit, ne peut être imposé
raison soit de leur qualité d'étrangers, soit du
défaut de domicile ou de résidence dans le pays,
aux nationaux de l'un des deux Etats contrac-
tants qui seront demandeurs ou intervenants
devant les tribunaux de l'autre de ces Etats.

La même règle s'applique au versement qui
serait exigés des demandeurs ou intervenants
pour garantir les frais judiciaires.

Article 1.

Nationals of either of the two Contracting
States who are plaintiffs or interveners in pro-
ceedings before the courts of the other Con-
tracting State shall not be required to give security
or to furnish a deposit of any description what-
ever, either on the ground that they are
foreigners, or on the ground that they do not
possess a domicile or residence in the country.

The same rule shall apply to any payment
which may be required from plaintiffs or
interveners to guarantee the costs of judicial
proceedings.

Article 2.

Le présent arrangement sera ratifié et les
ratifications seront échangées à Paris aussitôt

Article 2.

The present Agreement shall be ratified and
the ratifications shall be exchanged in Paris as

¹ Traduit par le Secrétariat de la Société des
Nations.

² L'échange des ratifications a eu lieu à Paris,
le 21 février 1927.

¹ Translated by the Secretariat of the League
of Nations.

² The exchange of ratifications took place at
Paris, February 21, 1927.

que faire se pourra. Il entrera en vigueur immédiatement après l'échange des ratifications et aura une durée de cinq années à dater de l'échange des ratifications. S'il n'a pas été dénoncé six mois au moins avant l'expiration de ce délai, il restera en vigueur pendant une nouvelle période de cinq ans et sera ainsi de suite renouvelé par tacite reconduction chaque fois pour cinq ans, sauf dénonciation six mois au moins avant l'expiration de la précédente période de cinq ans.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs ont signé le présent arrangement.

Fait à Paris, en deux exemplaires, le 20 janvier 1927.

(L. S.) (*Signé*) ENCKELL.
(L. S.) (*Signé*) A. BRIAND.

soon as possible. The Agreement shall come into force immediately after the exchange of ratifications and shall remain in force for a period of five years as from that date. Unless denounced at least six months before the expiry of the said period, it shall remain in force for a further period of five years and shall be similarly renewed by tacit agreement, on each occasion for a period of five years, unless denounced at least six months before the expiry of the preceding period of five years.

In faith whereof, the respective Plenipotentiaries have signed the present Agreement.

Done at Paris, in duplicate, January 20, 1927.

(L. S.) (*Signed*) ENCKELL.
(L. S.) (*Signed*) A. BRIAND.

N° 1532.

**FINLANDE
ET TCHÉCOSLOVAQUIE**

Convention de commerce et de navigation, avec protocole de signature.
Signés à Helsinki, le 2 mars 1927.

**FINLAND
AND CZECHOSLOVAKIA**

Convention of Commerce and Navigation, with Protocol of Signature.
Signed at Helsinki, March 2, 1927.

N^o 1532. — CONVENTION ¹ DE COMMERCE ET DE NAVIGATION ENTRE
LA FINLANDE ET LA TCHÉCOSLOVAQUIE. SIGNÉE A HELSINKI,
LE 2 MARS 1927.

Texte officiel français communiqué par le ministre des Affaires étrangères de Finlande et le délégué de la République tchécoslovaque à la Société des Nations. L'enregistrement de cette convention a eu lieu le 20 septembre 1927.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE, d'une part, et LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE TCHÉCOSLOVAQUE, d'autre part, animés d'un égal désir de favoriser et de développer les relations commerciales entre les deux pays, ont décidé de conclure une Convention de commerce et de navigation et ont nommé à cet effet comme leurs plénipotentiaires, savoir :

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE :

M. Väinö VOIONMAA, ministre des Affaires étrangères ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE TCHÉCOSLOVAQUE :

M. Jan BROŽ, conseiller de légation ;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs respectifs, trouvés en bonne et due forme sont convenus des articles suivants :

Article premier.

Les ressortissants de chacune des Parties contractantes jouiront, sur le territoire de l'autre, sous tous les rapports, du traitement accordé aux ressortissants de la nation la plus favorisée.

Ils ne pourront être frappés par des impôts, taxes ou contributions, quelle qu'en soit la dénomination ou l'espèce, d'une façon plus lourde que les nationaux.

Article 2.

Les sociétés anonymes, coopératives et autres sociétés de caractère économique qui ont leur siège social sur le territoire de l'une des Parties contractantes et qui, d'après les lois de cette Partie, y sont légalement constituées, jouiront sur le territoire de l'autre, à condition que toutes les formalités stipulées par les lois soient observées, sous tous les rapports du même traitement que les sociétés analogues de la nation la plus favorisée, étant entendu que l'admission de telles sociétés à l'exercice

¹ L'échange des ratifications a eu lieu à Varsovie, le 16 juillet 1927.

¹ TRADUCTION. — TRANSLATION.

No. 1532. — CONVENTION ² OF COMMERCE AND NAVIGATION BETWEEN FINLAND AND CZECHOSLOVAKIA. SIGNED AT HELSINKI, MARCH 2, 1927.

French official text communicated by the Finnish Minister for Foreign Affairs and by the Permanent Delegate of the Czechoslovak Republic accredited to the League of Nations. The registration of this Convention took place September 20, 1927.

THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF FINLAND, of the one part, and THE PRESIDENT OF THE CZECHOSLOVAK REPUBLIC, of the other part, being equally desirous of promoting and developing commercial relations between the two countries, have decided to conclude a Convention on Commerce and Navigation, and have for that purpose appointed as their Plenipotentiaries :

THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF FINLAND,

M. Väinö VOIONMAA, Minister for Foreign Affairs ;

THE PRESIDENT OF THE CZECHOSLOVAK REPUBLIC,

M. Jan BROŽ, Counsellor of the Legation ;

Who, having communicated their full powers found in good and due form, have agreed upon the following Articles :

Article 1.

The nationals of each of the Contracting Parties shall enjoy in the territory of the other Party the same treatment in all respects as is accorded to the nationals of the most favoured nation.

They may not be subjected to any taxes, dues or contributions of any nature or kind whatever other or higher than those imposed on the nationals of the other Contracting Party.

Article 2.

Limited liability companies, co-operative societies and other companies of a commercial character which have their headquarters in the territory of one of the Contracting Parties and which are regularly constituted therein in conformity with the laws of that Party, shall, so long as all the formalities required by law are duly observed, enjoy within the territory of the other Party, in every respect, the same treatment as is accorded to similar companies of the most favoured

¹ Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations.

¹ Translated by the Secretariat of the League of Nations.

² The exchange of ratifications took place at Warsaw, July 16, 1927.

de leur commerce et leur industrie sur le territoire de l'autre Partie reste subordonnée aux lois et prescriptions spéciales y valables.

Les impôts, taxes ou contributions, de quelque dénomination qu'elles soient, ne pourront les frapper d'une façon plus lourde que les sociétés et coopératives susnommées du pays.

Article 3.

Les ressortissants ou les sociétés et coopératives de l'une des Parties contractantes qui ont leur domicile sur le territoire de l'autre Partie, ne peuvent y être soumis aux impôts, taxes et contributions mentionnés aux articles 1 et 2 que sur l'actif se trouvant dans le pays où ces impôts, taxes et contributions sont établis ou en raison d'un commerce ou d'une industrie qu'ils y exercent ou de quelque revenu qu'ils y touchent.

Article 4.

Lorsque les ressortissants finlandais qui ne sont pas domiciliés en Tchécoslovaquie, ou des sociétés et coopératives finlandaises, se livrent à l'exportation de Finlande en Tchécoslovaquie, ils ne seront pas assujettis en Tchécoslovaquie à des impôts sur le bénéfice de cette exportation, tant qu'ils n'y auront pas d'établissements.

S'ils exercent leur commerce ou leur industrie en totalité ou en partie en Tchécoslovaquie, la portion du bénéfice provenant des opérations effectuées en Tchécoslovaquie pourra seule y être imposée.

Le même traitement sera appliqué à l'exportation en Finlande pratiquée par des ressortissants sociétés et coopératives tchécoslovaques.

Article 5.

Les droits intérieurs, perçus pour le compte de l'Etat, des communes ou des corporations, qui grèvent ou grèveront la production, la fabrication ou la consommation d'un article sur le territoire de l'une des Parties contractantes, ne frapperont sous aucun motif les produits de l'autre Partie d'une manière plus forte ou plus gênante que les produits indigènes de la même espèce.

Article 6.

Les négociants, les fabricants et les autres commerçants de l'une des Parties contractantes qui prouvent, sur la présentation d'un certificat de légitimation commerciale délivré par les autorités compétentes de leur pays, qu'ils sont autorisés à y exercer leur commerce ou leur industrie et qu'ils y acquittent les taxes et les impôts prévus par les lois, auront le droit, en se soumettant aux lois et règlements en vigueur dans les deux pays, de faire, soit personnellement, soit par des voyageurs à leur service, des achats dans le territoire de l'autre Partie contractante, chez les négociants ou producteurs, ou dans les locaux de vente publique. Ils pourront prendre des commandes même sur des modèles et échantillons chez les négociants ou autres personnes qui, pour leur commerce ou leur industrie, utilisent des marchandises analogues à celles offertes.

Si l'une des Parties contractantes perçoit des taxes ou patentes spéciales, l'autre pourra adopter des mesures analogues de manière à établir la réciprocité.

Les voyageurs de commerce tchécoslovaques et finlandais munis d'un certificat de légitimation conforme au modèle agréé d'un commun accord par les Parties contractantes et délivré par les autorités de leurs pays respectifs auront le droit réciproque d'avoir avec eux des échantillons et modèles, mais non des marchandises.

nation, it being understood however that the right of such companies to exercise their trade or industry in the territory of the other Party shall continue to be regulated by the special laws and regulations in force therein.

The aforesaid companies and co-operative societies shall not be subject to taxes, dues or contributions of any kind whatever higher than those imposed on the companies and co-operative societies of the country in question.

Article 3.

Nationals, companies or co-operative societies of one of the Contracting Parties having their domicile in the territory of the other Party, may only be subjected therein to the taxes, dues and contributions referred to in Articles 1 and 2 in respect of such part of their assets as is situated in the country in which the aforesaid taxes, dues and contributions are levied, or in respect of any trade or industry which they exercise, or of any income which they earn therein.

Article 4.

Finnish nationals not domiciled in Czechoslovakia, and Finnish companies and co-operative societies exporting goods from Finland to Czechoslovakia shall not be subject in Czechoslovakia to taxes on the profits derived from such export trade unless they have branch establishments in that country.

If they carry on their trade or industry wholly or partly in Czechoslovakia, the portion of the profits derived from the business transacted in Czechoslovakia shall alone be liable to taxation in that country.

The same treatment shall be applied to goods exported to Finland by Czechoslovak nationals, companies and co-operative societies.

Article 5.

Internal taxation levied for the benefit of the State, communes, or corporations which is, or may be, imposed on the production, manufacture or consumption of articles in the territory of one of the Contracting Parties shall under no circumstances constitute a higher or more burdensome charge on products of the other Party than on similar products of the country itself.

Article 6.

Merchants, manufacturers and other traders of either Contracting Party who can produce an identity card issued by the competent authorities of their country, showing that they are authorised to carry on their trade or industry in that country and that they pay therein the dues and taxes required by law, shall be entitled, provided that they observe the laws and regulations in force in both countries, to effect purchases in the territory of the other Contracting Party, either personally or through travellers in their employ, from merchants or producers or in the public market. They may accept orders, even upon samples and patterns, from merchants or other persons who make use, in their own trade or industry, of goods of the same nature as those offered.

If either of the Contracting Parties should impose special taxes or trading licence fees, the other Party shall be entitled to adopt similar measures, in order to re-establish reciprocity.

Czechoslovak and Finnish commercial travellers who are furnished with identity cards in conformity with the specimen form agreed upon between the Contracting Parties and issued by the authorities of their respective countries shall be entitled to carry with them samples and patterns but not goods.

Les Parties contractantes se communiqueront les autorités habilitées à délivrer les certificats de légitimation, ainsi que les dispositions auxquelles les voyageurs doivent se conformer dans leurs opérations.

Les articles importés comme échantillons dans les buts susmentionnés, seront, dans chacun des deux pays, admis temporairement en franchise de droits, en conformité des règlements et formalités de douane établis pour assurer la réexportation ou le paiement des droits de douane prescrits, en cas de non-réexportations, dans le délai prévu par les lois ou règlements respectifs. Toutefois, ledit privilège ne s'étendra pas aux articles qui, à cause de leur quantité ou valeur, ne peuvent pas être considérés comme échantillons, ou qui, à cause de leur nature, ne sauraient être identifiés lors de leur réexportation. Le droit de décider si un échantillon est susceptible d'admission en franchise, appartient exclusivement, dans tous les cas, aux autorités compétentes du pays d'importation.

Les restrictions d'importation et d'exportation en vigueur dans les deux pays ne sont pas modifiées par les dispositions ci-dessus.

Si les échantillons et modèles sont présentés avant l'expiration du délai réglementaire à un bureau de douane compétent pour être réexportés, ce bureau devra vérifier si les articles présentés sont bien ceux pour lesquels le permis temporaire d'entrée en franchise a été délivré. S'il n'y a aucun doute à cet égard, le bureau constatera la réexportation et restituera le montant des droits déposés.

S'il est établi que les échantillons et modèles n'ont pas été réexportés avant l'expiration du délai réglementaire, le montant des droits sera acquis au Trésor.

Outre les marques qui sont apposées officiellement dans le pays d'exportation, pour identifier les échantillons ou modèles, les fonctionnaires des douanes du pays d'importation pourront faire apposer des marques supplémentaires, si cela leur semble nécessaire.

Les dispositions ci-dessus ne sont pas applicables aux industriels ambulants, non plus qu'au colportage, non plus qu'à la recherche des commandes chez des personnes n'exerçant ni industrie ni commerce, chacune des Parties contractantes se réservant à cet égard l'entière liberté de sa législation.

Article 7.

En ce qui concerne les droits et taxes à l'importation ainsi que toutes surtaxes, coefficients ou majorations, de quelque dénomination qu'ils soient, qui sont ou seront perçus à l'importation des marchandises, chacune des Parties contractantes s'engage à faire profiter, inconditionnellement et sans réserve, les produits naturels ou fabriqués de l'autre Partie de toute faveur ou exonération qu'elle a accordés ou accordera aux produits similaires d'une tierce Puissance.

Les produits naturels ou fabriqués de l'une des Parties contractantes exportés de son territoire à destination du territoire de l'autre bénéficieront en ce qui concerne les droits et taxes à l'exportation, actuellement en vigueur ou qui pourraient être ultérieurement établis, du régime le plus favorable.

Article 8.

Sans préjudice des dispositions de l'article 7 les marchandises, les produits naturels ou fabriqués de Tchécoslovaquie, énumérés à la liste A ci-annexée, bénéficieront à leur importation en Finlande, des pourcentages de réduction indiqués à ladite liste, pourcentages qui porteront sur toutes surtaxes ou coefficients de majoration actuellement existants ou qui pourraient exister à l'avenir.

Les marchandises, les produits naturels ou fabriqués de Finlande, énumérés à la liste B ci-annexée, bénéficieront à leur importation en Tchécoslovaquie des pourcentages de réduction indiqués à ladite liste, pourcentages qui porteront sur les droits de tarif tchécoslovaque, y compris les coefficients et majorations y stipulés, qui actuellement sont en vigueur ou qui pourraient être en vigueur à l'avenir.

The Contracting Parties shall communicate to each other the names of the authorities who are qualified to issue identity cards, and the regulations which commercial travellers must observe while conducting their business.

Articles imported as samples with the above-mentioned object shall, in each of the two countries, be temporarily admitted free of duty on compliance with the Customs regulations and formalities laid down to ensure their re-exportation, or the payment of the prescribed Customs duties if they are not re-exported within the period allowed in the laws and regulations of the respective countries. Nevertheless, this privilege shall not apply to articles which by reason of their quantity or value cannot be regarded as samples, or which owing to their nature cannot be identified on re-exportation. The right to decide whether a sample is entitled to be admitted free of duty belongs in all cases exclusively to the competent authorities of the importing country.

The above provisions shall not affect the import and export restrictions which are in force in the two countries.

If the samples or patterns are produced for re-export before the expiration of the regulation period at a Customs office which is competent to deal with them, the said office shall satisfy itself that the articles produced are the same as those for which the temporary permit granting exemption from import duty was issued. If there is no doubt on this point, the office shall register the goods as re-exported and shall refund the value of the duties deposited.

If it is found that the samples or patterns have not been re-exported before the expiration of the prescribed period, the amount of the duties shall accrue to the Treasury.

The Customs officials of the importing country may, if they think fit, affix supplementary marks in addition to those officially fixed in the exporting country to identify the samples or patterns.

The above provisions shall not apply to itinerant traders, to hawkers or to the soliciting of orders from persons who are not engaged in industry or trade, each of the High Contracting Parties reserving full legislative freedom in this respect.

Article 7.

As regards import duties and charges and any additional charges, coefficients or increases of any kind whatsoever which are or may be levied on the importation of goods, each of the Contracting Parties undertakes to grant to the natural or manufactured products of the other Party, unconditionally and without reserve, the benefits of any privilege or exemption which it has granted or may grant to similar goods of a third Power.

Natural or manufactured products exported from the territory of one of the Contracting Parties to the territory of the other shall enjoy the most favourable treatment accorded in regard to the export duties and charges which are at present in force or which may subsequently be imposed.

Article 8.

Without prejudice to the provisions of Article 7, goods the natural or manufactured products of Czechoslovakia, as enumerated in list A annexed hereto, shall when imported into Finland enjoy the percentage reductions specified in that list. The said percentage reductions shall apply to any surcharges or coefficients of increase which are or may hereafter be in force.

Goods the natural or manufactured products of Finland, as enumerated in list B annexed hereto, shall when imported into Czechoslovakia enjoy the percentage reductions indicated in that list. The said percentage reductions shall apply to the duties under the Czechoslovak tariff, including the coefficients and increases provided for therein which are or may hereafter be in force.

Article 9.

Il y aura, entre les territoires des deux Parties contractantes, une liberté réciproque de commerce et de navigation.

Toutefois, les Parties contractantes se réservent de prohiber ou de restreindre l'importation et l'exportation dans les cas suivants, et pour autant que ces prohibitions ou restrictions soient en même temps applicables à tous les autres pays se trouvant dans des conditions similaires :

1. Pour des raisons de sûreté publique ;
2. Pour des raisons de santé publique (y compris le régime spécial des vins et boissons alcooliques en Finlande), ou en vue d'assurer la protection des animaux et des plantes contre des maladies ou des parasites ;
3. Pour les semences dont la faculté germinative ne saurait, en raison de leur origine, se développer dans le pays d'importation ;
4. Pour les approvisionnements de guerre, dans des circonstances extraordinaires ;
5. Afin de pouvoir étendre aux marchandises étrangères des prohibitions et restrictions qui sont fixées ou seraient éventuellement fixées ultérieurement par la législation intérieure, pour la production, le trafic, la consommation ou le transport des mêmes marchandises indigènes à l'intérieur du pays ;
6. Pour les objets de monopole d'Etat.

Au cas où les Parties contractantes jugeraient nécessaire, par suite de circonstances exceptionnelles, de maintenir ou d'introduire pour certaines marchandises des prohibitions ou restrictions d'importation ou d'exportation, elles s'engagent à entrer en pourparlers afin que les mesures susmentionnées soient rendues le moins gênantes que possible, pour l'autre Partie.

Il est entendu que toute abrogation et tout adoucissement d'une prohibition ou restriction, accordée par une des Parties contractantes, même à titre temporaire, pour n'importe quel article, s'appliquerait immédiatement et inconditionnellement aux produits identiques ou similaires de l'autre Partie contractante.

Article 10.

Pour réserver aux produits originaires de leurs pays respectifs le bénéfice des dispositions ci-dessus, les Parties contractantes pourront exiger que les produits et marchandises importés sur leur territoire soient accompagnés d'un certificat d'origine, délivré par les autorités compétentes du pays d'origine.

Quant aux modalités détaillées concernant la forme, le contenu et l'application des certificats d'origine, les deux Parties contractantes se garantissent réciproquement le traitement de la nation la plus favorisée.

Article 11.

En ce qui concerne le transit, les deux Parties contractantes appliqueront réciproquement dans leurs relations les dispositions de la Convention¹ et du Statut de Barcelone sur la liberté du transit, du 20 avril 1921.

Article 12.

Sur les transports par chemin de fer et autres transports publics, les marchandises de l'autre Partie contractante seront traitées, à tous égards, en ce qui concerne les mêmes parcours et les

¹ Vol. VII, page 11 ; vol. XI, page 406 ; vol. XV, page 304 ; vol. XIX, page 278 ; Vol. XXIV, page 154 ; vol. XXXI, page 244 ; vol. XXXV, page 298 ; vol. XXXIX, page 166 ; et vol. LIX, page 344 de ce recueil.

Article 9.

There shall be reciprocal freedom of commerce and navigation between the territories of the two Contracting Parties.

Nevertheless, the Contracting Parties reserve the right to prohibit or restrict imports and exports in the following cases, provided that the said prohibitions or restrictions are simultaneously applicable to all other countries in which similar circumstances prevail :

- (1) For reasons connected with public security ;
- (2) For reasons connected with public health (including the special regulations in force in Finland in regard to wine and alcoholic liquors) or with a view to the protection of animals or plants against diseases or parasites ;
- (3) In respect of seed which by reason of its origin cannot germinate in the country into which it is imported ;
- (4) In respect of war supplies when exceptional circumstances prevail ;
- (5) In order to extend to foreign goods prohibitions and restrictions which have been or may hereafter be imposed by internal legislation on the production of, traffic in, consumption or transport of home produced goods of the same kind within the country.
- (6) In respect of articles subject to a State monopoly.

Should the Contracting Parties consider it necessary by reason of exceptional circumstances to maintain or introduce prohibitions or restrictions on the import or export of certain goods, they undertake to enter into negotiations with a view to ensuring that the above-mentioned measures shall be made as little burdensome as possible for the other Party.

It is understood that any removal or modification of a prohibition or restriction which is agreed to by one of the Contracting Parties, even as a temporary measure, in respect of any article, shall immediately and unconditionally apply to identical or similar products of the other Contracting Party.

Article 10.

In order to reserve the benefits of the above provisions for products originating in their respective countries, the Contracting Parties may require that products and goods imported into their territories shall be accompanied by a certificate of origin issued by the competent authorities in the country of origin.

The two Contracting Parties shall reciprocally accord each other most-favoured-nation treatment in regard to details concerning the form, contents and application of certificates of origin.

Article 11.

In regard to transit traffic the two Contracting Parties, shall, in their relations with each other, reciprocally apply the provisions of the Convention¹ and Statute of Barcelona of April 20, 1921, on Freedom of Transit.

Article 12.

As regards traffic by rail and other forms of public transport, goods of either Contracting Party shall be treated, in all respects, when carried over the same lines and in the same direction, as

¹ Vol. VII, page 11 ; Vol. XI, page 406 ; Vol. XV, page 304 ; Vol. XIX, page 278 ; Vol. XXIV, page 154 ; Vol. XXXI, page 244 ; Vol. XXXV, page 298 ; Vol. XXXIX, page 166 ; and Vol. LIX, page 344, of this Series.

mêmes directions, aussi favorablement que les marchandises similaires nationales, notamment en ce qui concerne l'expédition, le transport et les taxes de transport.

Article 13.

Les navires tchécoslovaques et leurs cargaisons jouiront en Finlande, et les navires finlandais et leurs cargaisons jouiront en Tchécoslovaquie, sous tous les rapports, du même traitement que les navires de la nation la plus favorisée et leurs cargaisons.

Les navires et leurs cargaisons de l'une des Parties contractantes ne seront pas soumis sur le territoire de l'autre Partie aux droits, taxes ou impôts autres ou plus élevés que les navires nationaux et leurs cargaisons.

Il est fait exception à cette disposition pour le droit de cabotage et pour les faveurs accordées ou qui pourraient être accordées à la pêche nationale et à ses produits.

Article 14.

Les deux Parties contractantes s'accordent réciproquement le droit de nommer des représentants consulaires dans tous les ports, villes et places de l'autre Partie, où les représentants consulaires de tout autre pays sont admis.

Après avoir reçu l'exequatur du Gouvernement du pays de leur résidence, les représentants consulaires de chacune des Parties contractantes jouiront, à charge de réciprocité, sur le territoire de l'autre de tous les exemptions, prérogatives, immunités, honneurs et privilèges et auront la même compétence qui sont ou pourront être accordés aux représentants consulaires de la même classe d'une tierce Puissance, étant entendu toutefois qu'aucune des Parties contractantes ne pourra exiger en vertu de cette disposition des exemptions, prérogatives, immunités, honneurs et privilèges plus étendus que ceux concédés par elle-même aux représentants consulaires de l'autre Partie contractante.

Article 15.

Les Parties contractantes examineront avec bienveillance la question du traitement des travailleurs d'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie, afin d'assurer réciproquement par des accords spéciaux à ces travailleurs, en ce qui concerne les assurances sociales et la protection des travailleurs, un traitement aussi favorable que possible.

Article 16.

Les Parties contractantes ne pourront pas revendiquer en vertu des stipulations de la présente convention :

Les faveurs spéciales accordées ou qui pourraient être accordées, par la suite, aux Etats limitrophes en vue de faciliter le trafic frontalier ;

Les faveurs spéciales résultant d'une union douanière.

La Tchécoslovaquie ne pourra non plus revendiquer :

Les faveurs accordées ou qui pourraient être accordées par la Finlande à l'Estonie, et cela aussi longtemps que les mêmes faveurs ne seraient accordées à aucun autre Etat ;

Les avantages que la Finlande a accordés ou accordera à la Suède, quant à la navigation au nord du 58° latitude nord ;

Les privilèges que la Finlande a accordés ou pourraient accorder à la Russie en ce qui concerne la pêche et la chasse aux phoques.

favourably as similar national goods, particularly in respect of despatch and transport and of transport rates.

Article 13.

Czechoslovak vessels and their cargoes in Finland, and Finnish vessels and their cargoes in Czechoslovakia, shall in every respect enjoy the same treatment as is granted to the vessels of the most favoured nation and their cargoes.

The vessels of one of the Contracting Parties and their cargoes shall not be subject in the territory of the other Party to duties, charges or taxes other or higher than those imposed on national vessels and their cargoes.

This provision, however, shall not extend to the right to engage in the coasting trade and to favours which have been or may be granted in respect of national fisheries and their products.

Article 14.

The two Contracting Parties shall grant to each other the right to appoint consular representatives in all ports, towns and places of the other Party to which consular representatives of any other country are admitted.

After receiving an exequatur from the Government of the country in which they are residing, the consular representatives of each of the Contracting Parties shall enjoy, subject to reciprocity, in the territory of the other, the same exemptions, prerogatives, immunities, honours and privileges and shall exercise the same powers as are or may be granted to consular representatives of the same rank belonging to a third Power Party, provided however that neither Contracting Party may lay claim under this provision to exemptions, prerogatives, immunities, honours and privileges greater than those which it grants to the consular representatives of the other Contracting Party.

Article 15.]

The Contracting Parties shall give favourable consideration to the question of the treatment of workers of one Contracting Party in the territory of the other Party with a view to reciprocally securing for them, by special agreements, the most favourable treatment possible in respect of social insurance and protection of workers.

Article 16.

The Contracting Parties shall not be entitled in virtue of [the provisions of the present Convention, to claim :

Special favours which have been or may hereafter be granted to contiguous States with a view to facilitating frontier traffic ;

Special favours arising out of a Customs union.

Further Czechoslovakia shall not be entitled to claim :

Favours which have been or may be granted by Finland to Estonia so long as these favours are not granted to any other State ;

The advantages which Finland has granted or may hereafter grant to Sweden in respect of navigation north of latitude 58° N. ;

The privileges which Finland has granted or may hereafter grant to Russia in respect of fisheries and sealing.

Article 17.

La présente convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à Varsovie aussitôt que faire se pourra.

Elle entrera en vigueur le quinzième jour après l'échange des ratifications.

Toutefois, les deux gouvernements pourront s'entendre pour sa mise en vigueur anticipée, si leurs législations respectives las y autorisent.

La présente convention restera obligatoire pendant une année à partir du jour de son entrée en vigueur. Après l'expiration de ce délai, elle sera prorogée par voie de tacite reconduction et, à partir du jour de sa dénonciation par l'une des Parties contractantes, elle restera en vigueur encore trois mois.

En foi de quoi les plénipotentiaires ont signé la présente convention et y ont apposé leur cachet.

Fait en double exemplaire, à Helsinki, le deux mars mil neuf cent vingt-sept.

(L. S.) Väinö VOIONMAA.

(L. S.) Jan BROŽ.

LISTE A.

PRODUITS TCHÉCOSLOVAQUES POUR LESQUELS LES DROITS D'ENTRÉE DE FINLANDE
SONT RÉDUITS EN VERTU DE LA PRÉSENTE CONVENTION.

N° du tarif finlandais	Dénomination des marchandises	Pourcentage de réduction
ex 147	Conserves en boîtes hermétiquement closes : Fruits de table et baies, plantes potagères et champignons comestibles de divers genres	75 %
270	Tapis : En imitation de peluche, non noués en pièce ou découpés	75 %
280	Tissus non dénommés : Soie mélangée	80 %
281	Rubans, cordons et passementeries : De coton etc. : de peluche et de velours	75 %
286	De soie mélangée	75 %
301	Bonneterie de demi-soie : Autres espèces	75 %
474	Ouvrages de cuir : Chaussures : retournées, autres espèces	25 %
475	De cuir verni	50 %
479	Gants de cuir, même avec parties de tissu, non spécifiés	50 %
945	Articles non repris ailleurs : Articles de bijouterie	80 %

Article 17.

The present Convention shall be ratified and the ratifications shall be exchanged at Warsaw as soon as possible.

It shall come into force on the fifteenth day after the exchange of ratifications.

Nevertheless, the two Contracting Parties may agree together to bring it into force at an earlier date if the laws of their respective countries allow them to do so.

The present Convention shall be binding for one year reckoned from the day on which it comes into force. After the expiration of that period it shall be prolonged by tacit agreement and it shall continue to be in force for three months after the date on which it is denounced by one of the Contracting Parties.

In faith whereof the Plenipotentiaries have signed the present Convention and have thereto affixed their seals.

Done in duplicate at Helsingfors, on March the second, One thousand nine hundred and twenty-seven.

(L. S.) Väinö VOIONMAA.

(L. S.) Jan BROŽ.

LIST A.

CZECHOSLOVAK PRODUCTS IN RESPECT OF WHICH FINNISH IMPORT DUTIES ARE REDUCED UNDER THE PRESENT CONVENTION.

No. in Finnish Tariff	Description of goods	Percentage of reduction
ex 147	Preserves in hermetically closed tins : Fruits, berries, vegetables and edible mushrooms of various kinds	75 %
270	Carpets : Plush imitation, not knotted, with cut or uncut pile .	75 %
280	Tissues not specially mentioned : Half silk	80 %
281	Bands, cords and other passementerie : Of cotton, etc., plush and velvet	75 %
286	Of half silk	75 %
301	Hosiery of half-silk : Other kinds	75 %
474	Leather goods : Vända, other kinds	25 %
475	Patent leather	50 %
479	Leather gloves, combined or not with textile materials, not specially mentioned	50 %
945	Articles not elsewhere specified : Jewellery of all kinds	80 %

LISTE B.

PRODUITS FINLANDAIS POUR LESQUELS LES DROITS D'ENTRÉE TCHÉCOSLOVAQUES
SONT RÉDUITS EN RAISON DE LA PRÉSENTE CONVENTION.

N° du tarif tchécoslovaque	Dénomination des marchandises	Pourcentage de réduction
ex 121	Poissons non spécialement dénommés, salés, fumés, séchés : ex b) Autres :	
	Sprats fumés	33 %
ex 128	Poissons, viande et crustacés, en conserve :	
	Poissons en conserve	50 %
ex 131	Comestibles de tout genre, en boîtes, en bouteilles et autres récipients semblables hermétiquement fermés (exceptés ceux dénommés sous les N ^{os} 114, 126 et 127) :	
	Poissons en huile	62 ½ %
	Poissons en conserve	50 %
ex 351	Feuilles de placage, ainsi que planches en feuilles de placage collées ensemble :	
	a) Non marquetées :	
	1 ^o Brutes	40 %
ex 356	Articles non spécialement dénommés, en bois ordinaire, même rabotés (unis ou profilés) grossièrement tournés ou grossièrement sculptés, même collés, emboîtés ou autre- ment assemblés :	
	ex a) Bruts, non combinés avec d'autres matières :	
	ex 1 ^o En bois tendre :	
	Bobines jusqu'à 70 mm de longueur	20 %
ex 612	Albumine et albuminoïdes, caséine, caséogomme : <i>Observation</i> : Caséine pour la fabrication de la corne arti- ficielle, sur permis et moyennant les conditions et le contrôle à déterminer par ordonnance	exempt
ex 622	Matières chimiques auxiliaires et produits chimiques non spécialement dénommés :	
	Acide lactique	46 ⅔ %

PROTOCOLE DE SIGNATURE

Au moment de procéder à la signature de la présente convention, les Parties contractantes sont convenues des dispositions suivantes :

A l'article premier.

Les Parties contractantes sont en principe d'accord qu'il ne soit pas perçu des taxes pour le séjour des ressortissants de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie. Durant la période pendant laquelle des taxes à titre de séjour seraient perçues dans un des deux Etats, en vertu des prescriptions légales en vigueur, l'autre Partie se réserve le droit de procéder de la même manière.

LIST B.

FINNISH PRODUCTS IN RESPECT OF WHICH CZECHOSLOVAK IMPORT DUTIES ARE REDUCED UNDER THE PRESENT CONVENTION.

No. in Czechoslovak Tariff	Description of goods	Percentage of reduction
ex 121	Fish not specially mentioned, salted, smoked or dried : ex b) Others :	
	Smoked sprats	33 %
ex 128	Preserves of fish, meat and shell-fish :	
	Preserved fish	50 %
ex 131	All comestibles in tins, bottles and similar hermetically sealed receptacles (except those mentioned under Nos. 114, 126 and 127) :	
	Fish preserved in oil	62 ½ %
	Preserved fish	50 %
ex 351	Veneers, also planks made by glueing veneers together :	
	a) Not inlaid :	
	(1) Rough	40 %
ex 356	Wares not specially mentioned, of common wood, whether planed or not (flat or in profile), roughly turned or roughly carved, glued, rabbited or otherwise joined together :	
	ex a) In the rough, not combined with other materials :	
	ex (1) Of soft wood :	
	Bobbins not exceeding 70 metres in length	20 %
ex 612	Albumen and albumenoids, casein, caseum glue :	
	Note : Casein for the manufacture of artificial horn, by permission and under control, as laid down by decree	free
ex 622	Chemical auxiliary materials and products not specially mentioned :	
	Lactic acid	46 ⅔ %

PROTOCOL OF SIGNATURE.

When proceeding to sign the present Convention the Contracting Parties agreed to the following provisions :

As regards Article 1.

The Contracting Parties agree in principle that "taxes de séjour", shall not be imposed on nationals of either Contracting Party in the territory of the other Party. During any period in which "taxes de séjour" are levied in either State in virtue of the legal regulations in force the other Party shall be entitled to act in the same manner.

A l'article 6.

Les dispositions de l'article 6 concernant les certificats de légitimation pour les voyageurs de commerce et autres personnes mentionnées dans cet article, ne touchent en rien aux prescriptions sur les passeports et les visas, en vigueur sur le territoire de chacune des deux Parties contractantes.

A l'article 7.

Il est entendu que la clause de la nation la plus favorisée ne s'applique pas à l'importation des vins et des boissons alcooliques.

A la liste B.

Les deux Parties contractantes sont convenues de ce que la Tchécoslovaquie accordera au fromage dit d'Emmenthal, même sans écorce, d'origine de Finlande (N^o: 119a) ou 119b) du tarif douanier tchécoslovaque) la réduction accordée au même fromage par le Traité¹ de commerce entre la République tchécoslovaque et la Confédération suisse du 16 février 1927. Cette réduction n'entrera en vigueur qu'au moment de la mise en vigueur de ladite convention entre la République tchécoslovaque et la Confédération suisse et reste consolidée pour la durée de la présente convention.

La Tchécoslovaquie s'engage à appliquer dans les mêmes conditions les droits conventionnels du N^o 119 du tarif douanier tchécoslovaque consentis par le traité susmentionné pour autres fromages d'origine suisse, aux fromages d'origine finlandaise de la même espèce.

A la liste B, au N^o ex 121

Il est entendu que la réduction de 33 % vise le droit autonome de Kč 270.—, de sorte qu'il en résulte un droit conventionnel de Kč 180.—.

A la liste B, au N^o ex 622.

Il est entendu que la réduction de 46 $\frac{2}{3}$ % vise le droit autonome de 15 % *ad valorem*, de sorte qu'il en résulte un droit conventionnel de 8 % *ad valorem*.

Fait en double exemplaire, à Helsinki, le deux mars mil neuf cent vingt-sept.

Väinö VOIONMAA.

Jan BROŽ.

Copie certifiée conforme :

Praha, le 26 août 1927.

Dr Jan Opočenský,
Directeur des Archives.

¹ Vol. LXIV, page 7 de ce recueil.

As regards Article 6.

The provisions of Article 6 concerning identity cards issued to commercial travellers and other persons mentioned in the said Article shall in no way affect the regulations concerning passports and visas in force in the territories of the respective Contracting Parties.

As regards Article 7.

It is understood that the most-favoured-nation clause shall not apply to the import of wines and alcoholic liquors.

As regards List B.

The two Contracting Parties agree that Czechoslovakia shall grant in respect of the cheese known as "Emmenthal", with or without rind, when imported from Finland (Nos 119 (a) or 119 (b) of the Czechoslovak Tariff) the same reduction as is granted in respect of that cheese by the Treaty¹ of Commerce between the Czechoslovak Republic and the Swiss Confederation, dated February 16, 1927. This reduction shall not come into force until the aforesaid Treaty between the Czechoslovak Republic and the Swiss Confederation shall come into force, and it shall then remain in force for the duration of the present Convention.

Czechoslovakia undertakes that the duties which are laid down by the above Treaty under No. 119 of the Czechoslovak Customs Tariff for other cheeses of Swiss origin shall be applied in the same manner to cheeses of similar kinds of Finnish origin.

As regards List B, under ex 121.

It is understood that the reduction of 33% is in respect of the autonomous duty of Kc 270.— so that the duty provided under the Convention is Kc 180.—.

As regards List B, under ex 622.

It is understood that the reduction of $46\frac{2}{3}$ % is in respect of autonomous duty of 15 % *ad valorem*, so that there is an 8 % *ad valorem* duty provided under the Convention.

Done in duplicate at Helsingfors, on March the second, One thousand nine hundred and twenty-seven.

Väinö VOIONMAA.

Jan BROŽ.

¹ Vol. LXIV, page 7, of this Series.

N° 1533.

ALLEMAGNE ET FINLANDE

Echange de notes comportant un accord relatif à l'abolition des visas des passeports pour les citoyens des deux Etats. Helsinki (Helsingfors), le 14 mai 1927.

GERMANY AND FINLAND

Exchange of Notes constituting an Agreement relating to the Abolition of Passport Visas for the Nationals of the two States. Helsinki (Helsingfors), May 14, 1927.

TEXTE ALLEMAND. — GERMAN TEXT.

N° 1533. — NOTENWECHSEL¹ ZWISCHEN DER DEUTSCHEN UND DER FINNISCHEN REGIERUNG, BETREFFEND EIN ABKOMMEN ZUR BESEITIGUNG DES SICHTVERMERKSZWANGES FÜR DIE BEIDERSEITIGEN STAATSANGEHÖRIGEN. HELSINKI, DEN 14. MAI 1927.

Texte officiel allemand communiqué par le ministre des Affaires étrangères de Finlande. L'enregistrement de cet échange de notes a eu lieu le 20 septembre 1927.

German official text communicated by the Finnish Minister for Foreign Affairs. The registration of this Exchange of Notes took place September 20, 1927.

HELSINKI, den 14. Mai 1927.

HERR GESANDTER !

Hierdurch beehre ich mich Ihnen mitzuteilen, dass die Finnische Regierung den Vereinbarungen zustimmt, die auf Grund der in Helsinki zwischen Vertretern der beiderseitigen Regierungen geführten Verhandlungen über die Beseitigung des Sichtvermerkszwanges wie folgt getroffen worden sind :

Artikel I.

Die Angehörigen des einen Staates können das Gebiet des anderen Staates über die amtlich zugelassenen Grenzübergangsstellen jederzeit lediglich auf Grund eines gültigen Heimatpasses, aus dem sich die Staatsangehörigkeit des Inhabers einwandfrei ergibt, ohne Sichtvermerk des Gegenstaates betreten und verlassen. Die Vergünstigung bezieht sich nur auf die Inhaber von Nationalpässen, nicht von sogenannten Fremdenpässen (Reisepässe für Ausländer). Nationalpässe werden nur an Personen ausgestellt, deren Zugehörigkeit zum ausstellenden Staat einwandfrei feststeht.

Für Kinder unter fünfzehn Jahren genügt an Stelle eines Passes ein amtlicher Ausweis über Namen, Alter, Staatsangehörigkeit und Wohnsitz oder dauernden Aufenthalt des Kindes. Der Kinderausweis muss bei Kindern über zehn Jahre mit einem von der ausstellenden Behörde abgestempelten Lichtbild versehen sein.

Für den gemeinschaftlichen Grenzübertritt von Personengruppen, die aus finnischen Staatsangehörigen oder aus deutschen Reichsangehörigen bestehen, gilt eine von der zuständigen Behörde des einen Staates ausgestellt und von der zuständigen Behörde des anderen Staates mit Sichtvermerk versehene Sammelliste als Passersatz. Der Sichtvermerk wird gebührenfrei erteilt. Sammellisten werden für Arbeitertransporte nicht ausgestellt.

Artikel II.

Die jeweils im Gebiete der beiden Staaten geltenden Bestimmungen über die Verhängung von Grenzsperrn, über die Zurückweisung nicht einwandfreier Reisender an der Grenze, über die

¹ Entré en vigueur le 1^{er} juin 1927.

¹ Came into force June 1, 1927.

Meldung, den Aufenthalt und die Ausweisung von Ausländern sowie über den Schutz des heimischen Arbeitsmarktes gegen Überlastung mit ausländischen Arbeitskräften werden durch dieses Abkommen nicht berührt.

Artikel III.

Jeder der beiden Staaten kann Angehörige des anderen Staates :

- a) die gegen die Vorschriften über die Meldung und den Aufenthalt von Ausländern im Inland verstossen, oder
- b) deren Tätigkeit als Arbeiter oder Angestellte die zum Schutze des heimischen Arbeitsmarktes erlassenen Bestimmungen verletzt, aus seinem Gebiet ausweisen.

Die Voraussetzung unter b) ist insbesondere als gegeben anzusehen, wenn Angehörige des einen Staates nach ihrer Einreise in das Gebiet des anderen Staates dort eine Stelle antreten wollen, ohne im Besitz einer von der zuständigen Vertretung des Aufenthaltsstaates im Ausland vor dem Grenzübertritt beschafften „Zusicherung der Bewilligung zum Stellenantritt“ zu sein, insofern eine solche Zusicherung verlangt wird.

Jeder der beiden Staaten wird Vorsorge dafür treffen, dass seine Angehörigen auf die Notwendigkeit der vorherigen Einholung der Zusicherung der Bewilligung zum Stellenantritt aufmerksam gemacht werden, wenn sie die Ausstellung eines Passes zur Reise in das andere Land zum Zwecke des Stellenantritts nachsuchen.

Artikel IV.

Das gegenwärtige Abkommen tritt am 1. Juni 1927 in Kraft und kann mit einmonatiger Frist gekündigt werden.

Genehmigen Sie, u. s. w.

Väinö VOIONMAA.

HELSINGFORS, den 14. Mai 1927.

HERR MINISTER !

Hierdurch beehre ich mich Ihnen mitzuteilen, dass die Deutsche Reichsregierung den Vereinbarungen zustimmt, die auf Grund der in Helsingfors zwischen Vertretern der beiderseitigen Regierungen geführten Verhandlungen über die Beseitigung des Sichtvermerkszwanges wie folgt getroffen worden sind :

Artikel I.

Die Angehörigen des einen Staates können das Gebiet des anderen Staates über die amtlich zugelassenen Grenzübergangsstellen jederzeit lediglich auf Grund eines gültigen Heimatpasses, aus dem sich die Staatsangehörigkeit des Inhabers einwandfrei ergibt, ohne Sichtvermerk des Gegenstaates betreten und verlassen. Die Vergünstigung bezieht sich nur auf die Inhaber von Nationalpässen, nicht von sogenannten Fremdenpässen (Reisepässe für Ausländer). Nationalpässe werden nur an Personen ausgestellt, deren Zugehörigkeit zum ausstellenden Staat einwandfrei feststeht.

Für Kinder unter fünfzehn Jahren genügt an Stelle eines Passes ein amtlicher Ausweis über Namen, Alter, Staatsangehörigkeit und Wohnsitz oder dauernden Aufenthalt des Kindes. Der Kinderausweis muss bei Kindern über zehn Jahre mit einem von der ausstellenden Behörde abgestempelten Lichtbild versehen sein.

Für den gemeinschaftlichen Grenzübertritt von Personengruppen, die aus deutschen Reichsangehörigen oder aus finnischen Staatsangehörigen bestehen, gilt eine von der zuständigen Behörde

des einen Staates ausgestellte und von der zuständigen Behörde des anderen Staates mit Sichtvermerk versehene Sammelliste als Passersatz. Der Sichtvermerk wird gebührenfrei erteilt. Sammellisten werden für Arbeitertransporte nicht ausgestellt.

Artikel II.

Die jeweils im Gebiete der beiden Staaten geltenden Bestimmungen über die Verhängung von Grenzsperrern, über die Zurückweisung nicht einwandfreier Reisender an der Grenze, über die Meldung, den Aufenthalt und die Ausweisung von Ausländern sowie über den Schutz des heimischen Arbeitsmarktes gegen Überlastung mit ausländischen Arbeitskräften werden durch dieses Abkommen nicht berührt.

Artikel III.

Jeder der beiden Staaten kann Angehörige des anderen Staates :

a) die gegen die Vorschriften über die Meldung und den Aufenthalt von Ausländern im Inland verstossen, oder

b) deren Tätigkeit als Arbeiter oder Angestellte die zum Schutze des heimischen Arbeitsmarktes erlassenen Bestimmungen verletzt, aus seinem Gebiet ausweisen.

Die Voraussetzung unter *b)* ist insbesondere als gegeben anzusehen, wenn Angehörige des einen Staates nach ihrer Einreise in das Gebiet des anderen Staates dort eine Stelle antreten wollen, ohne im Besitz einer von der zuständigen Vertretung des Aufenthaltsstaates im Ausland vor dem Grenzübertritt beschafften „Zusicherung der Bewilligung zum Stellenantritt“ zu sein, insofern eine solche Zusicherung verlangt wird.

Jeder der beiden Staaten wird Vorsorge dafür treffen, dass seine Angehörigen auf die Notwendigkeit der vorherigen Einholung der Zusicherung der Bewilligung zum Stellenantritt aufmerksam gemacht werden, wenn sie die Ausstellung eines Passes zur Reise in das andere Land zum Zwecke des Stellenantritts nachsuchen.

Artikel IV.

Das gegenwärtige Abkommen tritt am 1. Juni 1927 in Kraft und kann mit einmonatiger Frist gekündigt werden.

Genehmigen Sie, u. s. w.

HAUSCHILD.

¹ TRADUCTION.

N^o 1533. — ÉCHANGE DE NOTES ENTRE LES GOUVERNEMENTS ALLEMAND ET FINLANDAIS, COMPORTANT UN ACCORD RELATIF A L'ABOLITION DES VISAS DES PASSEPORTS POUR LES CITOYENS DES DEUX ÉTATS. HELSINKI, LE 14 MAI 1927.

HELSENKI, le 14 mai 1927.

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur de porter à votre connaissance que le Gouvernement finlandais adhère aux accords ci-après, conclus à la suite des négociations qui ont eu lieu à Helsinki entre les représentants des deux gouvernements, au sujet de la suppression du visa obligatoire des passeports.

Article premier.

Les ressortissants de chacun des deux Etats contractants peuvent, en tout temps, franchir sans visa la frontière de l'autre Etat aux points de passage officiellement autorisés, sur la simple production d'un passeport national valable, établissant incontestablement la nationalité du titulaire. Ce traitement de faveur ne vise que les détenteurs de passeports nationaux, mais non pas ceux de passeports d'étrangers (passeports pour étrangers). Les passeports nationaux ne sont délivrés qu'à des personnes ayant établi de façon incontestable leur qualité de ressortissants de l'Etat qui délivre le document.

En ce qui concerne les enfants âgés de moins de quinze ans, le passeport pourra être remplacé par une pièce officielle indiquant le nom, l'âge, la nationalité, ainsi que le domicile ou la résidence

¹ Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations.

¹ TRANSLATION.

No. 1533. — EXCHANGE OF NOTES BETWEEN THE GERMAN AND FINNISH GOVERNMENTS, CONSTITUTING AN AGREEMENT RELATING TO THE ABOLITION OF PASSPORT VISAS FOR THE NATIONALS OF THE TWO STATES. HELSINKI, MAY 14, 1927.

HELSINGFORS, May 14, 1927.

MONSIEUR LE MINISTRE,

I have the honour to inform you that the Finnish Government adheres to the following arrangements concluded as a result of the negotiations which took place at Helsingfors between representatives of the two Governments concerning the abolition of the compulsory visa for passports :

Article 1.

Nationals of either State may at any time cross the frontier of the other State at the officially recognised points without a visa and on production only of a valid national passport clearly establishing the holder's nationality. This privilege applies to holders of national passports only and not to holders of so-called foreigners' passes (passports for foreigners). National passports shall only be issued to persons who can establish beyond doubt that they are nationals of the State issuing the document.

In the case of children under fifteen a passport may be replaced by an official document stating the name, age, nationality and domicile or permanent residence of the child. As

¹ Translated by the Secretariat of the League of Nations.

permanente de l'enfant. Cette pièce doit, pour les enfants âgés de plus de dix ans, être munie d'une photographie estampillée par l'autorité qui délivre le document.

En ce qui concerne le passage de la frontière par des groupes de personnes voyageant ensemble et composés de ressortissants finlandais ou de ressortissants du Reich allemand, le passeport pourra être remplacé par une liste collective dressée par l'un des deux Etats et visée par l'autorité compétente de l'autre Etat. Le visa sera délivré gratuitement. Il ne sera pas établi de liste collective pour les transports d'ouvriers.

Article II.

Les dispositions en vigueur sur le territoire des deux Etats, concernant la fermeture de la frontière, le refoulement de voyageurs indésirables, la déclaration à la police, le séjour et l'expulsion des étrangers, ainsi que la protection du marché national du travail contre l'invasion de la main-d'œuvre étrangère, ne sont pas affectées par le présent accord.

Article III.

Chacun des deux Etats peut expulser les ressortissants de l'autre Etat :

- a) Qui enfreignent les règlements concernant la déclaration à la police et le séjour des étrangers dans le pays ; ou
- d) Dont l'activité en qualité d'ouvriers ou d'employés viole les dispositions prises en vue de la protection du marché national du travail.

La condition prévue sous *b*) doit être notamment considérée comme remplie lorsque des ressortissants de l'un des deux Etats, après avoir pénétré sur le territoire de l'autre, veulent y occuper un emploi sans avoir, préalablement à leur entrée dans le pays, obtenu du représentant qualifié de ce pays dans l'autre Etat, l'assurance que l'autorisation d'occuper ledit emploi leur sera accordée, lorsque cette condition est requise.

Chacun des deux Etats prendra les mesures nécessaires pour que ses nationaux, au moment où ils demandent un passeport pour se rendre dans l'autre pays en vue d'occuper un emploi, soient avisés de la nécessité d'obtenir préalablement l'assurance qu'ils seront autorisés à occuper cet emploi.

regards children over ten, this document must be furnished with a photograph stamped by the issuing authority.

With regard to the crossing of the frontier by groups of persons travelling together, and consisting of either Finnish nationals or German nationals, a collective list made out by the competent authority of the one State and *visé* by the competent authority of the other State may take the place of a passport. The visa shall be issued free of charge. Collective lists shall not be made out for groups of workmen.

Article II.

The provisions in force in the territory of the two States relating to the closing of the frontier, the turning back of undesirable travellers, police registration, the residence and expulsion of foreigners and the protection of the home market against invasion by foreign labour, shall not be affected by the present Agreement.

Article III.

Each of the two States may expel from its territory nationals of the other State :

- (a) Who infringe the regulations concerning police registration and the residence of foreigners in the country, or
- (b) Whose activities as workmen or employees are contrary to the regulations for the protection of the home labour market.

In particular, paragraph (*b*) shall be regarded as applying when nationals of one of the two States, after entering the territory of the other, desire to take up employment therein without having obtained, previous to their entry into the country, from the qualified representative of that country in the other State, consent to take up such employment, in so far as this consent is required.

Each of the two States shall take steps to inform its nationals, when they apply for a passport to proceed to the other country for the purpose of taking up employment, that they must first obtain consent to exercise such employment.

Article IV.

Le présent accord entrera en vigueur le 1^{er} juin 1927 et pourra être dénoncé moyennant préavis d'un mois.

Veillez agréer, etc.

(Signed) Väinö VOIONMAA.

HELSINGFORS, le 14 mai 1927.

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur de porter à votre connaissance que le Gouvernement du Reich allemand adhère aux accords ci-après, conclus à la suite des négociations qui ont eu lieu à Helsingfors entre les représentants des deux gouvernements, au sujet de la suppression du visa obligatoire des passeports :

Article premier.

Les ressortissants de chacun des deux Etats peuvent, en tout temps, franchir sans visa la frontière de l'autre Etat aux points de passage officiellement autorisés, sur la simple production d'un passeport national valable, établissant incontestablement la nationalité du titulaire. Ce traitement de faveur ne vise que les détenteurs de passeports nationaux, mais non pas ceux de passeports d'étrangers (passeports pour étrangers). Les passeports nationaux ne sont délivrés qu'à des personnes ayant établi de façon incontestable leur qualité de ressortissants de l'Etat qui délivre le document.

En ce qui concerne les enfants âgés de moins de quinze ans, le passeport pourra être remplacé par une pièce officielle indiquant le nom, l'âge, la nationalité, ainsi que le domicile ou la résidence permanente de l'enfant. Cette pièce doit, pour les enfants âgés de plus de dix ans, être munie d'une photographie estampillée par l'autorité qui a délivré le document.

En ce qui concerne le passage de la frontière par des groupes de personnes voyageant ensemble et composés de ressortissants du Reich allemand ou de ressortissants finlandais, le passeport pourra être remplacé par une liste collective dressée par l'un des deux Etats et visée par l'autorité compétente de l'autre Etat. Le visa sera délivré gratuitement. Il ne sera pas établi de listes collectives pour les transports d'ouvriers.

Article IV.

The present Agreement shall enter into force on June 1, 1927, and may be denounced by giving one month's notice.

I have the honour to be, etc.

(Signed) Väinö VOIONMAA.

HELSINGFORS, May 14, 1927.

MONSIEUR LE MINISTRE,

I have the honour to inform you that the German Government adheres to the following arrangements concluded as a result of the negotiations which took place at Helsingfors between representatives of the two Governments concerning the abolition of the compulsory visa for passports :

Article I.

Nationals of either State may at any time cross the frontier of the other State at the officially recognised points without a visa and on production only of a valid national passport clearly establishing the holder's nationality. This privilege applies to holders of national passports only and not to holders of so-called foreigners' passes (passports for foreigners). National passports shall only be issued to persons who can establish beyond doubt that they are nationals of the State issuing the document.

In the case of children under fifteen a passport may be replaced by an official document stating the name, age, nationality and domicile or permanent residence of the child. As regards children over ten, this document must be furnished with a photograph stamped by the issuing authority.

With regard to the crossing of the frontier by groups of persons travelling together, and consisting of either Finnish nationals or German nationals, a collective list made out by the competent authority of the one State and *visé* by the competent authority of the other State may take the place of a passport. The visa shall be issued free of charge. Collective lists shall not be made out for groups of workmen.

Article II.

Les dispositions en vigueur sur le territoire des deux Etats concernant la fermeture de la frontière, le refoulement de voyageurs indésirables, la déclaration à la police, le séjour et l'expulsion des étrangers, ainsi que la protection du marché national du travail contre l'invasion de la main d'œuvre étrangère, ne sont pas affectées par le présent accord.

Article III.

Chacun des deux Etats peut expulser les ressortissants de l'autre Etat :

a) Qui enfreignent les règlements concernant la déclaration à la police et le séjour des étrangers dans le pays ; ou

b) Dont l'activité, en qualité d'ouvriers ou d'employés, viole les dispositions prises en vue de la protection du marché national du travail.

La condition prévue sous *b)* doit être notamment considérée comme remplie, lorsque des ressortissants de l'un des deux Etats, après avoir pénétré sur le territoire de l'autre, veulent occuper un emploi sans avoir, préalablement à leur entrée dans le pays, obtenu du représentant qualifié de ce pays dans l'autre Etat, l'assurance que l'autorisation d'occuper ledit emploi leur sera accordée, lorsque cette condition est requise.

Chacun des deux Etats prendra les mesures nécessaires pour que ses nationaux, au moment où ils demandent qu'il leur soit délivré un passeport pour se rendre dans l'autre pays en vue d'occuper un emploi, soient avisés de la nécessité d'obtenir préalablement l'assurance qu'ils seront autorisés à occuper cet emploi.

Article IV.

Le présent accord entrera en vigueur le 1^{er} juin 1927 et pourra être dénoncé moyennant préavis d'un mois.

Veillez agréer, etc.

(Signé) HAUSCHILD.

Article II.

The provisions in force in the territory of the two States relating to the closing of the frontier, the turning back of undesirable travellers, police registration, the residence and expulsion of foreigners and the protection of the home market against invasion by foreign labour, shall not be affected by the present Agreement.

Article III.

Each of the two States may expel from its territory nationals of the other State :

(a) Who infringe the regulations concerning police registration and the residence of foreigners in the country, or

(b) Whose activities as workmen or employees are contrary to the regulations for the protection of the home labour market.

In particular, paragraph *(b)* shall be regarded as applying when nationals of one of the two States, after entering the territory of the other, desire to take up employment therein without having obtained, previous to their entry into the country, from the qualified representative of that country in the other State, consent to take up such employment in so far as this consent is required.

Each of the two States shall take steps to inform its nationals, when they apply for a passport to proceed to the other country for the purpose of taking up employment, that they must first obtain consent to exercise such employment.

Article IV.

The present Agreement shall enter into force on June 1, 1927, and may be denounced by giving one month's notice.

I have the honour to be, etc.

(Signed) HAUSCHILD.

N° 1534.

ESTONIE ET FINLANDE

Echange de notes comportant un accord relatif à l'abolition des visas des passeports pour les citoyens des deux Etats. Helsinki, le 17 mai 1927.

ESTONIA AND FINLAND

Exchange of Notes constituting an Agreement relating to the Abolition of Passports Visas for the Nationals of the two States. Helsinki, May 17, 1927.

N^o 1534. — ÉCHANGE DE NOTES ENTRE LES GOUVERNEMENTS ESTONIEN ET FINLANDAIS, COMPORTANT UN ACCORD RELATIF A L'ABOLITION DES VISAS DES PASSEPORTS POUR LES CITOYENS DES DEUX ÉTATS. HELSINKI, LE 17 MAI 1927.

Texte officiel français communiqué par le ministre des Affaires étrangères de Finlande. L'enregistrement de cet échange de notes a eu lieu le 20 septembre 1927.

I.

HELSINKI, le 17 mai 1927.

MONSIEUR LE MINISTRE,

LES GOUVERNEMENTS DE FINLANDE et d'ESTONIE ayant résolu d'abolir les visas de passeports entre les deux Etats, j'ai l'honneur, au nom du Gouvernement de Finlande, de porter à votre connaissance que le Gouvernement de Finlande accepte l'accord auquel les négociations poursuivies, à cet effet, entre les deux gouvernements ont abouti et dont le texte je vous prie de vouloir bien trouver ci-après :

« Article premier.

» Les ressortissants de chacun des deux Etats ont le droit de se rendre, par les passages frontières légaux, au territoire de l'autre Etat sans visa d'entrée, à condition qu'ils soient porteurs d'un passeport valide et délivré pour l'étranger. Cette facilité est accordée seulement aux porteurs d'un passeport national et ne regarde pas les porteurs de passeports d'étrangers (passeport Nansen, etc.). Les passeports nationaux ne sont accordés qu'aux personnes dont la nationalité est constatée sans objection.

» Les ressortissants de chacun des deux Etats ont le droit de séjourner, sans aucune autorisation spéciale, pendant trois mois sur le territoire de l'autre Etat à compter du jour de traversée de la frontière.

» Le visa de transit, ainsi que le visa de sortie pour les personnes qui ont séjourné sur le territoire de l'autre Etat, moins de trois mois, sont supprimés.

» Article 2.

» Pour la traversée commune de la frontière des groupes de personnes comprenant des ressortissants de l'un des deux Etats est valable, au lieu de passeports, une liste de participants faite par les autorités compétentes et munie du visa de la représentation compétente de l'autre Etat. Ce visa doit être délivré gratuitement.

¹ TRADUCTION. — TRANSLATION.

No. 1534. — EXCHANGE OF NOTES BETWEEN THE ESTONIAN AND FINNISH GOVERNMENTS, CONSTITUTING AN AGREEMENT RELATING TO THE ABOLITION OF PASSPORT VISAS FOR THE NATIONALS OF THE TWO STATES. HELSINKI, MAY 17, 1927.

French official text communicated by the Finnish Minister for Foreign Affairs. The registration of this Exchange of Notes took place September 20, 1927.

I.

HELSINKI, May 17, 1927.

YOUR EXCELLENCY,

THE GOVERNMENTS OF FINLAND and ESTONIA having resolved to abolish passport visas between the two States, I have the honour on behalf of the Government of Finland to inform you that it accepts the Agreement which resulted from the negotiations pursued with this object between the two Governments, and which is worded in the following terms :

“ Article 1.

“ Nationals of either State shall have the right to enter the territory of the other State at any of the specified points without an entrance visa, provided that they are bearers of a valid passport issued for travel abroad. This facility shall be granted only to bearers of a national passport and shall not apply to bearers of passports issued to foreigners (Nansen passports etc.). National passports shall only be granted to persons whose nationality is clearly established.

“ Nationals of either State shall have the right to remain, without obtaining special authorisation, in the territory of the other State for a period of three months reckoned from the date on which they crossed the frontier.

“ Transit visas and exit visas shall be abolished in the case of persons who have resided for less than three months in the territory of the other State.

“ Article 2.

“ In the case of groups of persons consisting of nationals of either State, who desire to cross the frontier together, a list of such persons, drawn up by the competent authorities and bearing the visa of the competent representative of the other State shall be accepted in place of passports. This visa shall be issued free of charge.

¹ Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations.

¹ Translated by the Secretariat of the League of Nations.

» Article 3.

» Cet accord ne déroge point aux prescriptions spéciales en vigueur dans les deux Etats sur le barrage des frontières, sur le refus de l'entrée à toute personne jugée indésirable, sur la registration de police, sur le séjour de plus de trois mois et sur l'expulsion des étrangers ainsi que sur la protection du marché de travail indigène.

» Article 4.

» Chacun des deux Etats a le droit d'expulser de son territoire des ressortissants de l'autre Etat :
» Qui ont violé les prescriptions de registration et de séjour des étrangers au pays, ou

» Qui ont agi contrairement aux règlements sur la protection du marché de travail indigène ; cette stipulation s'applique spécialement aux ressortissants de l'un des deux Etats qui ont accepté un emploi, après l'entrée au territoire de l'autre Etat, sans être munis d'avance d'une permission de travail, délivrée gratuitement par la représentation de l'autre Etat.

Chacun des deux Etats prendra soin de prévenir ses ressortissants, en leur délivrant le passeport pour l'étranger, de la nécessité de se procurer d'avance la permission de travail, s'ils désirent se rendre à l'autre Etat en but de travail.

» Article 5.

» Le présent accord entrera en vigueur le 1^{er} juin 1927 et prendra fin un mois après sa dénonciation par un des deux Etats. »

Veillez agréer, etc.

Väinö VOIONMAA.

II.

HELSINKI, le 17 mai 1927.

MONSIEUR LE MINISTRE,

LES GOUVERNEMENTS D'ESTONIE et DE FINLANDE ayant résolu d'abolir les visas de passeports entre les deux Etats, j'ai l'honneur, au nom du Gouvernement d'Estonie, de porter à votre connaissance que le Gouvernement d'Estonie accepte l'accord auquel les négociations poursuivies, à cet effet, entre les deux gouvernements ont abouti et dont le texte je vous prie de vouloir bien trouver ci-après :

» Article premier.

» Les ressortissants de chacun des deux Etats ont le droit de se rendre, par les passages frontières légaux, au territoire de l'autre Etat sans visa d'entrée, à condition qu'ils soient porteurs d'un passeport valide et délivré pour l'étranger. Cette facilité est accordée seulement aux porteurs d'un passeport national et ne regarde pas les porteurs de passeports d'étrangers (passeport Nansen, etc.). Les passeports nationaux ne sont accordés qu'aux personnes dont la nationalité est constatée sans objection.

» Les ressortissants de chacun des deux Etats ont le droit de séjourner, sans aucune autorisation spéciale, pendant trois mois sur le territoire de l'autre Etat à compter du jour de traversée de la frontière.

» Le visa de transit ainsi que le visa de sortie pour les personnes qui ont séjourné sur le territoire de l'autre Etat, moins de trois mois, sont supprimés.

“ Article 3.

“ This agreement shall in no way diminish the effect of the special regulations in force in the two States concerning the closing of frontiers, refusal of admittance to persons deemed undesirable, police registration, residence for a period exceeding three months and expulsion of aliens or of the regulations concerning the protection of the home labour market.

“ Article 4.

“ Each State shall be entitled to expel from its territory nationals of the other State :

“ Who have infringed the regulations concerning the registration and residence of foreigners in the country, or

“ Who have contravened the regulations concerning the protection of the home labour market ; this provision shall apply particularly to nationals of either State who have accepted employment after entering the territory of the other State without having previously obtained an employment permit issued free of charge by the representative of the other State.

“ Each State shall take steps to ensure that when passports for foreign countries are issued to its nationals the latter are made aware of the necessity of obtaining employment permits in advance, if they are proceeding to the other State in search of employment.

“ Article 5.

“ The present Agreement shall come into force on June 1, 1927, and shall terminate one month after its denunciation by either State. ”

I have the honour, etc.

Väinö VOIONMAA.

II.

HELSINKI, May 17, 1927.

YOUR EXCELLENCY,

THE GOVERNMENTS OF ESTONIA and FINLAND having resolved to abolish passport visas between the two States, I have the honour on behalf of the Government of Estonia to inform you that it accepts the Agreement which resulted from the negotiations pursued with this object between the two Governments, and which is worded in the following terms :

“ Article 1.

“ Nationals of either State shall have the right to enter the territory of the other State at any of the specified points without an entrance visa provided that they are bearers of a valid passport issued for travel abroad. This facility shall be granted only to bearers of a national passport and shall not apply to bearers of passports issued to foreigners (Nansen passports, etc.). National passports shall only be granted to persons whose nationality is clearly established.

“ Nationals of either State shall have the right to remain, without obtaining special autorisation, in the territory of the other State for a period of three months as reckoned from the date on which they crossed the frontier.

“ Transit visas and exit visas shall be abolished in the case of persons who have resided for less than three months in the territory of the other State.

» Article 2.

» Pour la traversée commune de la frontière des groupes de personnes comprenant des ressortissants de l'un des deux Etats est valable, au lieu de passeports, une liste de participants faite par les autorités compétentes et munie du visa de la représentation compétente de l'autre Etat. Ce visa doit être délivré gratuitement.

» Article 3.

» Cet accord ne déroge point aux prescriptions spéciales en vigueur dans les deux Etats sur le barrage des frontières, sur le refus de l'entrée à toute personne jugée indésirable, sur la registration de police, sur le séjour de plus de trois mois et sur l'expulsion des étrangers ainsi que sur la protection du marché de travail indigène.

» Article 4.

» Chacun des deux Etats a le droit d'expulser de son territoire des ressortissants de l'autre Etat :

» Qui ont violé les prescriptions de registration et de séjour des étrangers au pays, ou

» Qui ont agi contrairement aux règlements sur la protection du marché de travail indigène ; cette stipulation s'applique spécialement aux ressortissants de l'un des deux Etats qui ont accepté un emploi, après l'entrée au territoire de l'autre Etat, sans être munis d'avance d'une permission de travail, délivrée gratuitement par la représentation compétente de cet Etat.

» Chacun des deux Etats prendra soin de prévenir ses ressortissants, en leur délivrant le passeport pour l'étranger, de la nécessité de se procurer d'avance la permission de travail, s'ils désirent se rendre à l'autre Etat en but de travail.

» Article 5.

» Le présent accord entrera en vigueur le 1^{er} juin 1927 et prendra fin un mois après sa dénonciation par un des deux Etats. »

Veillez agréer, etc.

HELLAT.

“ Article 2.

“ In the case of groups of persons consisting of nationals of either State, who desire to cross the frontier together, a list of such persons, drawn up by the competent authorities and bearing the visa of the competent representative of the other State shall be accepted in place of passports. This visa shall be issued free of charge.

“ Article 3.

“ This agreement shall in no way diminish the effect of the special regulations in force in the two States concerning the closing of frontiers, refusal of admittance to any person deemed undesirable, police registration, residence for a period exceeding three months and the expulsion of aliens or of the regulations concerning the protection of the home labour market.

“ Article 4.

“ Each State shall be entitled to expel from its territory nationals of the other State :

“ Who have infringed the regulations concerning the registration and residence of foreigners in the country, or

“ Who have contravened the regulations concerning the protection of the home labour market : this provision shall apply particularly to nationals of either of the two States who have accepted employment after entering the territory of the other State without having previously obtained an employment permit issued free of charge by the representative of the other State.

“ Each State shall take steps to ensure that when passports for foreign countries are issued to its nationals the latter are made aware of the necessity of obtaining employment permits in advance, if they are proceeding to the other State in search of employment.

“ Article 5.

“ The present Agreement shall come into force on June 1, 1927, and shall terminate one month after its denunciation by either State. ”

I have the honour, etc.

HELLAT.

N° 1535.

AUTRICHE ET FINLANDE

Echange de notes comportant un accord relatif à l'abolition des visas des passeports pour les citoyens des deux Etats. Vienne, le 21 juillet 1927.

AUSTRIA AND FINLAND

Exchange of Notes constituting an Agreement relating to the Abolition of Passport Visas for the Nationals of the two States. Vienna, July 21, 1927.

TEXTE ALLEMAND. — GERMAN TEXT.

No. 1535. — NOTENWECHSEL ZWISCHEN DER ÖSTERREICHISCHEN UND DER FINNISCHEN REGIERUNG, BETREFFEND EIN ABKOMMEN ZUR BESEITIGUNG DES SICHTVERMERKS-ZWANGES FÜR DIE BEIDERSEITIGEN STAATSANGEHÖRIGEN. WIEN, DEN 21. JULI 1927.

Texte officiel allemand communiqué par le ministre des Affaires étrangères de Finlande. L'enregistrement de cet échange de notes a eu lieu le 20 septembre 1927.

German official text communicated by the Finnish Minister for Foreign Affairs. The registration of this Exchange of Notes took place September 20, 1927.

I.

WIEN, den 21. JULI 1927.

EW. EXZELLENZ,

Hierdurch beehre ich mich Ihnen mitzuteilen, dass DIE FINNISCHE REGIERUNG den Vereinbarungen zustimmt, die auf Grund der in Wien zwischen Vertretern der beiderseitigen Regierungen geführten Verhandlungen über die Beseitigung des Sichtvermerkszwanges wie folgt getroffen worden sind :

Artikel I.

Die Angehörigen des einen Staates können das Gebiet des anderen Staates über die amtlich zugelassenen Grenzübergangsstellen jederzeit lediglich auf Grund eines gültigen Heimatpasses, aus dem sich die Staatsangehörigkeit des Inhabers einwandfrei ergibt, ohne Sichtvermerk des Gegenstaates betreten und verlassen. Die Vergünstigung bezieht sich nur auf die Inhaber von Nationalpässen, nicht von sogenannten Fremdenpässen (Reisepässe für Ausländer). Nationalpässe werden nur an Personen ausgestellt, deren Zugehörigkeit zum ausstellenden Staat einwandfrei feststeht.

Für Kinder unter fünfzehn Jahren genügt an Stelle eines Passes ein amtlicher Ausweis über Namen, Alter, Staatsangehörigkeit und Wohnsitz oder dauernden Aufenthalt des Kindes. Der Kinderausweis muss bei Kindern über zehn Jahren mit einem von der ausstellenden Behörde abgestempelten Lichtbild versehen sein.

Für den gemeinschaftlichen Grenzübertritt von Personengruppen, die aus finnischen Staatsangehörigen oder aus österreichischen Staatsangehörigen bestehen, gilt eine von der zuständigen Behörde des einen Staates ausgestellt und von der zuständigen Behörde des anderen Staates mit Sichtvermerk versehene Sammelliste als Passersatz. Der Sichtvermerk wird gebührenfrei erteilt. Sammellisten werden für Arbeitertransporte nicht ausgestellt.

Artikel II.

Die jeweils im Gebiete der beiden Staaten geltenden Bestimmungen über die Verhängung von Grenzsperrern, über die Zurückweisung nicht einwandfreier Reisender an der Grenze, über die Meldung,

den Aufenthalt und die Ausweisung von Ausländern sowie über den Schutz des heimischen Arbeitsmarktes gegen Überlastung mit ausländischen Arbeitskräften werden durch dieses Abkommen nicht berührt.

Artikel III.

Jeder der beiden Staaten kann Angehörige des anderen Staates

a) die gegen die Vorschriften über die Meldung und den Aufenthalt von Ausländern im Inland verstossen,

oder

b) deren Tätigkeit als Arbeiter oder Angestellte die zum Schutze des heimischen Arbeitsmarktes erlassenen Bestimmungen verletzt,

aus seinem Gebiet ausweisen.

Jeder der beiden Staaten wird Vorsorge dafür treffen, dass seine Angehörigen auf das Erfordernis der zur Berufsausübung oder zum Stellenantritt notwendigen Bewilligung aufmerksam gemacht werden, wenn sie die Ausstellung eines Passes zur Reise in das andere Land zum Zwecke des Stellenantritts nachsuchen.

Artikel IV.

Das gegenwärtige Abkommen tritt am 1. August 1927 in Kraft und kann mit einmonatiger Frist gekündigt werden. "

Genehmigen Sie, Herr Bundeskanzler, die Versicherung meiner ausserordentlichen Hochachtung.

Harri HOLMA.

II.

WIEN, am 21. JULI 1927.

HERR GESANDTER,

Mit Bezug auf die sehr geschätzte Note vom 21. Juli d. J., mit der es Euer Exzellenz gefällig war, den Vorschlag Ihrer Regierung, betreffend die Aufhebung des Sichtvermerkszwanges zwischen Oesterreich und Finnland für die beiderseitigen Staatsangehörigen, mitzuteilen, beehre ich mich, Euer Exzellenz zur Kenntnis zu bringen, dass es der BUNDESREGIERUNG DER REPUBLIK OESTERREICH zum besonderen Vergnügen gereicht, diesem Vorschlage zuzustimmen und hiermit zu erklären, dass sie mitfolgender Regelung einverstanden ist :

" Artikel I.

Die Angehörigen des einen Staates können das Gebiet des anderen Staates über die amtlich zugelassenen Grenzübergangsstellen jederzeit lediglich auf Grund eines gültigen Heimatpasses, aus dem sich die Staatsangehörigkeit des Inhabers einwandfrei ergibt, ohne Sichtvermerk des Gegenstaates betreten und verlassen. Die Vergünstigung bezieht sich nur auf die Inhaber von Nationalpässen, nicht von sogenannten Fremdenpässen (Reisepässe für Ausländer). Nationalpässe werden nur an Personen ausgestellt, deren Zugehörigkeit zum ausstellenden Staat einwandfrei feststeht.

Für Kinder unter fünfzehn Jahren genügt an Stelle eines Passes ein amtlicher Ausweis über Namen, Alter, Staatsangehörigkeit und Wohnsitz oder dauernden Aufenthalt des Kindes. Der

Kinderausweis muss bei Kindern über zehn Jahren mit einem von der ausstellenden Behörde abgestempelten Lichtbild versehen sein.

Für den gemeinschaftlichen Grenzübertritt von Personengruppen, die aus österreichischen Staatsangehörigen oder aus finnischen Staatsangehörigen bestehen, gilt eine von der zuständigen Behörde des einen Staates ausgestellte und von der zuständigen Behörde des anderen Staates mit Sichtvermerk versehene Sammelliste als Passersatz. Der Sichtvermerk wird gebührenfrei erteilt. Sammellisten werden für Arbeitertransporte nicht ausgestellt.

Artikel II.

Die jeweils im Gebiete der beiden Staaten geltenden Bestimmungen über die Verhängung von Grenzsperrern, über die Zurückweisung nicht einwandfreier Reisender an der Grenze, über die Meldung, den Aufenthalt und die Ausweisung von Ausländern sowie über den Schutz des heimischen Arbeitsmarktes gegen Überlastung mit ausländischen Arbeitskräften werden durch dieses Abkommen nicht berührt.

Artikel III.

Jeder der beiden Staaten kann Angehörige des anderen Staates

a) die gegen die Vorschriften über die Meldung und den Aufenthalt von Ausländern im Inland verstossen,

oder

b) deren Tätigkeit als Arbeiter oder Angestellte die zum Schutze des heimischen Arbeitsmarktes erlassenen Bestimmungen verletzt,

aus seinem Gebiet ausweisen.

Jeder der beiden Staaten wird Vorsorge dafür treffen, dass seine Angehörigen auf das Erfordernis der zur Berufsausübung oder zum Stellenantritt notwendigen Bewilligung aufmerksam gemacht werden, wenn sie die Ausstellung eines Passes zur Reise in das andere Land zum Zwecke des Stellenantritts nachsuchen.

Artikel IV.

Das gegenwärtige Abkommen tritt am 1. August 1927 in Kraft und kann mit einmonatiger Frist gekündigt werden. »

Genehmigen Euere Exzellenz die Versicherung meiner ausgezeichnetsten Hochachtung.

SEIPEL.

¹ TRADUCTION.

N^o 1535. — ÉCHANGE DE NOTES ENTRE LES GOUVERNEMENTS AUTRICHIEN ET FINLANDAIS, COMPORTANT UN ACCORD RELATIF A L'ABOLITION DES VISAS DES PASSEPORTS POUR LES CITOYENS DES DEUX ETATS. VIENNE, LE 21 JUILLET 1927.

I.

VIENNE, le 21 juillet 1927.

MONSIEUR LE CHANCELIER FÉDÉRAL,

J'ai l'honneur de porter à votre connaissance que le GOUVERNEMENT FINLANDAIS adhère aux accords ci-après conclus à la suite des négociations qui ont eu lieu à Vienne entre les représentants des deux gouvernements, au sujet de la suppression du visa obligatoire des passeports.

Article premier.

Les ressortissants de chacun des deux Etats peuvent, en tout temps, franchir sans visa la frontière de l'autre Etat aux points de passage officiellement autorisés, sur la simple production d'un passeport national valable, établissant incontestablement la nationalité du titulaire. Ce traitement de faveur ne vise que les détenteurs de passeports nationaux, mais non pas ceux de passeports d'étrangers (passeports pour étrangers). Les passeports nationaux ne sont délivrés qu'à des personnes ayant établi de façon incontestable leur qualité de ressortissant de l'Etat qui délivre le document.

En ce qui concerne les enfants âgés de moins de quinze ans, le passeport pourra être remplacé

¹ TRANSLATION.

No. 1535. — EXCHANGE OF NOTES BETWEEN THE AUSTRIAN AND FINNISH GOVERNMENTS, CONSTITUTING AN AGREEMENT RELATING TO THE ABOLITION OF PASSPORT VISAS FOR THE NATIONALS OF THE TWO STATES. VIENNA, JULY 21, 1927.

I.

VIENNA, July 21, 1927.

YOUR EXCELLENCY,

I have the honour to inform you that THE FINNISH GOVERNMENT adheres to the following arrangements concluded as a result of the negotiations which took place in Vienna between the representatives of the two Governments concerning the abolition of the compulsory visa for passports:

Article I.

Nationals of either State may at any time cross the frontier of the other State at the officially recognised points without a visa and on production only of a valid national passport clearly establishing the holder's nationality. This privilege applies to holders of national passports only and not to holders of so-called foreigners' passes (passports for foreigners). National passports shall only be issued to persons who can establish beyond doubt that they are nationals of the State issuing the document.

In the case of children under fifteen a passport may be replaced by an official document

¹ Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations.

¹ Translated by the Secretariat of the League of Nations.

par une pièce officielle indiquant le nom, l'âge, la nationalité, ainsi que le domicile ou la résidence permanente de l'enfant. Cette pièce doit, pour les enfants âgés de plus de dix ans, être munie d'une photographie estampillée par l'autorité qui délivre ces documents.

En ce qui concerne le passage de la frontière par des groupes de personnes voyageant ensemble et composés de ressortissants finlandais ou de ressortissants autrichiens, le passeport pourra être remplacé par une liste collective dressée par l'un des deux Etats et visée par l'autorité compétente de l'autre Etat. Le visa sera délivré gratuitement. Il ne sera pas établi de liste collective pour les passeports d'ouvriers.

Article II.

Les dispositions en vigueur sur le territoire des deux Etats, concernant la fermeture de la frontière, le refoulement de voyageurs indésirables, la déclaration à la police, le séjour et l'expulsion des étrangers, ainsi que la protection du marché national du travail contre l'invasion de la main-d'œuvre étrangère, ne sont pas affectées par le présent accord.

Article III.

Chacun des deux Etats peut expulser les ressortissants de l'autre Etat :

- (a) Qui enfreignent les règlements concernant la déclaration à la police et le séjour des étrangers dans le pays ; ou
- (b) Dont l'activité en qualité d'ouvriers ou d'employés viole les dispositions prises en vue de la protection du marché national du travail.

Chacun des deux Etats prendra les mesures nécessaires pour que ses nationaux, au moment où ils demandent qu'il leur soit délivré un passeport pour se rendre dans l'autre pays en vue d'occuper un emploi, soient avisés de la nécessité d'obtenir préalablement l'assurance qu'ils seront autorisés à exercer leur profession ou à occuper cet emploi.

Article IV.

Le présent accord entrera en vigueur le 1^{er} août 1927 et pourra être dénoncé moyennant préavis d'un mois.

Veillez agréer, etc.

Harri HOLMA.

stating the name, age, nationality and domicile or permanent residence of the child. As regards children over ten, this document must be furnished with a photograph stamped by the issuing authority.

With regard to the crossing of the frontier by groups of persons travelling together, and consisting of either Finnish nationals or Austrian nationals, a collective list made out by the competent authority of the one State and *visé* by the competent authority of the other State may take the place of a passport. The visa shall be issued free of charge. Collective lists shall not be made out for groups of workmen.

Article II.

The provisions in force in the territory of the two States relating to the closing of the frontier, the turning back of undesirable travellers, police registration, the residence and expulsion of foreigners and the protection of the home market against invasion by foreign labour, shall not be affected by the present Agreement.

Article III.

Each of the two States may expel from its territory nationals of the other State :

- a) Who infringe the regulations concerning police registration and the residence of foreigners in the country,
- or
- b) Whose activities as workmen or employees are contrary to the regulations for the protection of the home market.

Each of the two States shall take steps to inform its nationals, when they apply for a passport to proceed to the other country for the purpose of taking up a post, that they must obtain consent to exercise a calling or take up a post in that other country.

Article IV.

The present Agreement shall enter into force on August 1, 1927, and may be denounced by giving one month's notice.

I have the honour to be, etc.

Harri HOLMA.

II.

VIENNE, le 21 juillet 1927.

MONSIEUR LE MINISTRE,

En me référant à votre note du 21 juillet de cette année, par laquelle vous avez bien voulu me communiquer la proposition de votre gouvernement concernant la suppression du visa obligatoire entre l'Autriche et la Finlande pour les ressortissants des deux pays, j'ai l'honneur de porter à votre connaissance que LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL DE LA RÉPUBLIQUE AUTRICHIENNE est heureux d'accepter cette proposition et qu'il adhère à la réglementation suivante :

Article premier.

Les ressortissants de chacun des deux Etats peuvent, en tout temps, franchir sans visa la frontière de l'autre Etat aux points de passage officiellement autorisés, sur la simple production d'un passeport national valable, établissant incontestablement la nationalité du titulaire. Ce traitement de faveur ne vise que les détenteurs de passeports nationaux, mais non pas ceux de passeports d'étrangers (passeports pour étrangers). Les passeports nationaux ne sont délivrés qu'à des personnes ayant établi de façon incontestable leur qualité de ressortissants de l'Etat qui délivre le document.

En ce qui concerne les enfants âgés de moins de quinze ans, le passeport pourra être remplacé par une pièce officielle indiquant le nom, l'âge, la nationalité, ainsi que le domicile ou la résidence permanente de l'enfant. Cette pièce doit, pour les enfants âgés de plus de dix ans, être munie d'une photographie estampillée par l'autorité qui a délivré les documents.

En ce qui concerne le passage de la frontière par des groupes de personnes voyageant ensemble et composés de ressortissants autrichiens ou de ressortissants finlandais, le passeport pourra être remplacé par une liste collective dressée par l'un des deux Etats et visée par l'autorité compétente de l'autre Etat. Le visa sera délivré gratuitement. Il ne sera pas établi de liste collective pour les transports d'ouvriers.

II.

VIENNA, July 21, 1927.

MONSIEUR LE MINISTRE,

With reference to your Note of July 21, 1927, in which you communicate to me the proposal of your Government regarding the abolition of the compulsory visa between Austria and Finland as far as concerns nationals of the two countries, I have the honour to inform you that the FEDERAL GOVERNMENT OF THE AUSTRIAN REPUBLIC has pleasure in accepting this proposal and that it adheres to the following regulations :

Article I.

Nationals of either State may at any time cross the frontier of the other State at the officially recognised points without a visa and on production only of a valid national passport clearly establishing the holder's nationality. This privilege applies to holders of national passports only and not to holders of so-called foreigners' passes (passports for foreigners). National passports shall only be issued to persons who can establish beyond doubt that they are nationals of the State issuing the document.

In the case of children under fifteen a passport may be replaced by an official document stating the name, age, nationality and domicile or permanent residence of the child. As regards children over ten, this document must be furnished with a photograph stamped by the issuing authority.

With regard to the crossing of the frontier by groups of persons travelling together, and consisting of either Finnish nationals or Austrian nationals, a collective list made out by the competent authority of the one State and visé by the competent authority of the other State may take the place a passport. The visa shall be issued free of charge. Collective lists shall not be made out for groups of workmen.

Article II.

Les dispositions en vigueur sur le territoire des deux Etats, concernant la fermeture de la frontière, le refoulement de voyageurs indésirables, la déclaration à la police, le séjour et l'expulsion des étrangers, ainsi que la protection du marché national du travail contre l'invasion de la main-d'œuvre étrangère, ne sont pas affectées par le présent accord.

Article III.

Chacun des deux Etats peut expulser les ressortissants de l'autre Etat :

(a) Qui enfreignent les règlements concernant la déclaration à la police et le séjour des étrangers dans le pays; ou

(b) Dont l'activité en qualité d'ouvriers ou d'employés viole les dispositions prises en vue de la protection du marché national du travail.

Chacun des deux Etats prendra les mesures nécessaires pour que ses nationaux, au moment où ils demandent qu'il leur soit délivré un passeport pour se rendre dans l'autre pays en vue d'occuper un emploi, soient avisés de la nécessité d'obtenir préalablement l'assurance qu'ils seront autorisés à exercer leur profession ou à occuper cet emploi.

Article IV.

Le présent accord entrera en vigueur le 1^{er} août 1927 et pourra être dénoncé moyennant préavis d'un mois.

Veillez agréer, etc.

SEIPEL.

Article II.

The provisions in force in the territory of the two States relating to the closing of the frontier, the turning back of undesirable travellers, police registration, the residence and expulsion of foreigners and the protection of the home market against invasion by foreign labour, shall not be affected by the present Agreement.

Article III.

Each of the two States may expel from its territory nationals of the other State :

(a) Who infringe regulations concerning police registration and the residence of foreigners in the country,

or

(b) Whose activities as workmen or employees are contrary to the regulations for the protection of the home market.

Each of the two States shall take steps to inform its nationals, when they apply for a passport to proceed to the other country for the purpose of taking up a post, that they must obtain consent to exercise a calling or take up a post in that other country.

Article IV.

The present Agreement shall enter into force on August 1, 1927, and may be denounced by giving one month's notice.

I have the honour to be, etc.

SEIPEL.

N° 1536.

CHINE ET SUISSE

Arrangement au sujet du trafic des
stupéfiants entre les deux pays.
Signé à Berne, le 12 avril 1927.

CHINA AND SWITZERLAND

Agreement with regard to the Traffic
in Narcotic Drugs between the
two Countries. Signed at Berne,
April 12, 1927.

N^o 1536. — ARRANGEMENT ENTRE LA SUISSE ET LA CHINE AU SUJET
DU TRAFIC DES STUPÉFIANTS ENTRE LES DEUX PAYS. SIGNÉ
A BERNE, LE 12 AVRIL 1927.

Texte officiel français communiqué par le Conseil fédéral suisse. L'enregistrement de cet arrangement a eu lieu le 22 septembre 1927.

I.

LE DÉPARTEMENT POLITIQUE et LA LÉGATION DE CHINE ont procédé le 12 avril 1927 à l'échange des notes suivantes :

Le Département politique fédéral a l'honneur de faire à la Légation de Chine la déclaration suivante :

« Le Conseil fédéral suisse, désireux de remplir les obligations qu'il a contractées envers la Chine aux termes de l'article 15 de la Convention internationale de l'opium¹ conclue à La Haye le 23 janvier 1912, s'engage à ne délivrer d'autorisation d'exportation de stupéfiants, au sens de ladite convention, ainsi que de la loi fédérale du 2 octobre 1924, à destination de la Chine, que si un permis d'importation délivré par le Gouvernement chinois est joint à la demande d'exportation qui sera présentée aux autorités suisses. »

» En soumettant à ce système le trafic des stupéfiants entre la Suisse et la Chine, le Conseil fédéral s'attend à ce que le Gouvernement chinois applique un régime analogue aux exportations de stupéfiants qui se feraient de Chine à destination de la Suisse.

Le Département saisit cette occasion pour renouveler à la Légation de Chine l'assurance de sa haute considération.

BERNE, le 12 avril 1927.

A la Légation de Chine,
Berne.

II.

La Légation de Chine a l'honneur d'accuser réception au Département politique fédéral de sa note N^o B 56/19/2-PB, en date du 12 avril 1927, renfermant la déclaration suivante :

« Le Conseil fédéral suisse, désireux de remplir les obligations qu'il a contractées envers la Chine aux termes de l'article 15 de la Convention internationale de l'opium

¹ Vol. VIII, page 187 ; vol. XI, page 414 ; vol. XV, page 310 ; vol. XIX, page 282 ; vol. XXIV, page 162 ; vol. XXXI, page 244 ; vol. XXXV, page 298 ; vol. XXXIX, page 167 ; et vol. LIX, page 346, de ce recueil.

¹ TRADUCTION. — TRANSLATION.

No. 1536. — AGREEMENT BETWEEN CHINA AND SWITZERLAND WITH REGARD TO THE TRAFFIC IN NARCOTIC DRUGS BETWEEN THE TWO COUNTRIES. SIGNED AT BERNE, APRIL 12, 1927.

French official text communicated by the Swiss Federal Council. The registration of this Agreement took place September 22, 1927.

I.

THE POLITICAL DEPARTMENT and THE CHINESE LEGATION exchanged the following Notes on April 12, 1927 :

The Federal Political Department has the honour to make the following declaration to the Chinese Legation :

“ The Swiss Federal Council, being desirous of fulfilling the obligations entered into towards China under the terms of Article 15 of the International Opium Convention² concluded at the Hague on January 23, 1912, undertakes not to issue permits for the export of narcotic drugs — within the meaning of the said Convention and of the Federal Law of October 2, 1924 — destined for China, unless an import permit issued by the Chinese Government is attached to the application for export submitted to the Swiss authorities.

“ In applying this system to the traffic in narcotic drugs between Switzerland and China, the Federal Council counts upon the Chinese Government applying a similar régime to the exportation of drugs from China to Switzerland. ”

The Department has the honour, etc.

BERNE, *April 12, 1927.*

To the Chinese Legation,
Berne.

II.

The Chinese Legation has the honour to acknowledge receipt of Note No. B 56/19/2-PB, dated April 12, 1927, from the Federal Political Department, containing the following declaration :

“ The Swiss Federal Council, being desirous of fulfilling the obligations entered into towards China under the terms of Article 15 of the International Opium Convention,

¹ Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations.

¹ Translated by the Secretariat of the League of Nations.

² Vol. VIII, page 187 ; Vol. XI, page 414 ; Vol. XV, page 310 ; Vol. XIX, page 282 ; Vol. XXIV, page 162 ; Vol. XXXI, page 244 ; Vol. XXXV, page 298 ; Vol. XXXIX, page 167 ; and Vol. LIX, page 346, of this Series.

conclue à La Haye le 23 janvier 1912, s'engage à ne délivrer d'autorisation d'exportation de stupéfiants, au sens de ladite convention, ainsi que de la loi fédérale du 2 octobre 1924, à destination de la Chine, que si un permis d'importation délivré par le Gouvernement chinois est joint à la demande d'exportation qui sera présentée aux autorités suisses.

» En soumettant à ce système le trafic des stupéfiants entre la Suisse et la Chine, le Conseil fédéral s'attend à ce que le Gouvernement chinois applique un régime analogue aux exportations de stupéfiants qui se feraient de Chine à destination de la Suisse. »

Conformément aux instructions de son gouvernement, la Légation de Chine est chargée de notifier au Département politique fédéral que le Gouvernement de la République de Chine est d'accord avec la déclaration susrappelée et qu'il considère l'entente en question entre les deux gouvernements comme intervenue.

La Légation de Chine saisit cette occasion pour renouveler au Département politique l'assurance de sa haute considération.

BERNE, le 12 avril 1927.

Le Chargé d'affaires p. i.
(Signé) C. Y. HSIAO.

Au Département politique fédéral,
Division des Affaires étrangères,
Berne.

Pour copie conforme :
Berne, le 21 septembre 1927.
Le Chancelier de la Confédération
Käslin.

concluded at The Hague on January 23, 1912, undertakes not to issue permits for the export of narcotic drugs — within the meaning of the said Convention and of the Federal Law of October 2nd, 1924 — destined for China, unless an import permit issued by the Chinese Government is attached to the application for export submitted to the Swiss authorities.

“ In applying this system to the traffic in narcotic drugs between Switzerland and China, the Federal Council counts upon the Chinese Government applying a similar régime to the exportation of drugs from China to Switzerland. ”

Acting on instructions from its Government, the Chinese Legation has the honour to inform the Federal Political Department that the Government of the Chinese Republic approves the terms of the above-mentioned declaration and regards the agreement in question as being established between the two Governments.

The Chinese Legation has the honour, etc.

BERNE, *April* 12, 1927.

(Signed) C. Y. HSIAO,
Acting Chargé d'Affaires.

To the Federal Political Department,
Division of Foreign Affairs,
Berne.

Imprimé
pour la SOCIÉTÉ DES NATIONS
par les
IMPRIMERIES RÉUNIES S. A.
Lausanne (Suisse)

Printed for the
LEAGUE OF NATIONS
by
IMPRIMERIES RÉUNIES S. A.
Lausanne (Switzerland)