

8901

Trykk 8901

Tjenesteskifter utgitt av Norges Statsbaner

Hovedadministrasjonen



INTERNASJONAL OVERENSKOMST

om

BEFORDRING AV GODS

på jernbanene

(CIM)

av 7. februar 1970

med tilleggsprotokoll av 7. februar 1970

og alminnelige tilleggsbestemmelser.

Trer i kraft 1. januar 1975



GRØNDAHL & SØNS BOKTRYKKERI

OSLO 1974

341.24:656.2.073

NSB

Liste over rettelsesblad.

Rettelsesbladet skal føres inn nedenfor når trykket er rettet.

Rettelsesblad			Rettelsesblad		
nr.	Gjeldende fra	Merknad	nr.	Gjeldende fra	Merknad
1			19		
2			20		
3			21		
4			22		
5			23		
6			24		
7			25		
8			26		
9			27		
10			28		
11			29		
12			30		
13			31		
14			32		
15			33		
16			34		
17			35		
18			36		

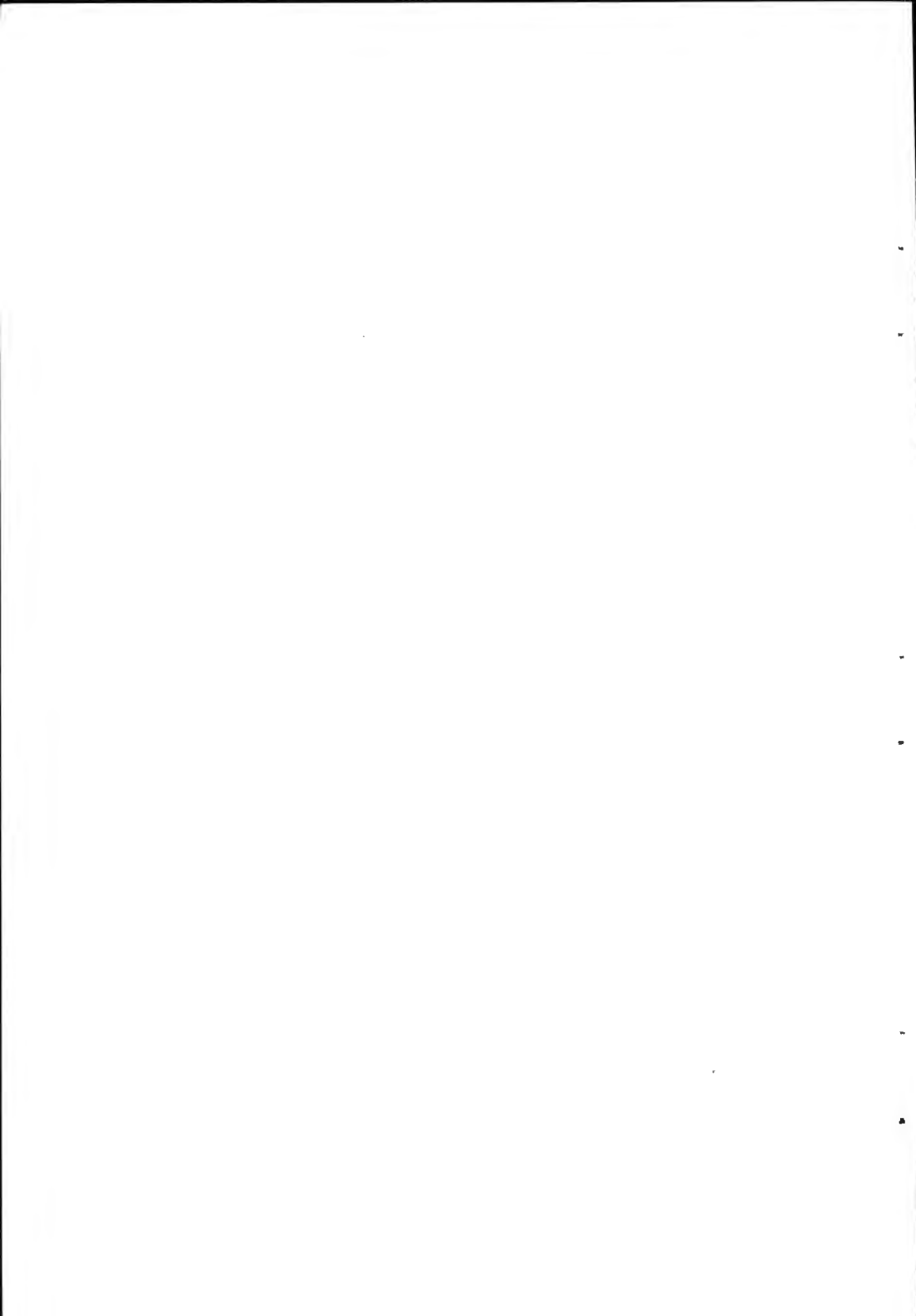
Revidert Internasjonal overenskomst om befordring av gods på jernbanene (CIM) er undertegnet i Bern 7. februar 1970. Den er ratifisert av Norge 14. juni 1973 (Kgl. resolusjon av 3. februar 1973).

Lov 23. februar 1973 nr. 10 om befordring av personer og gods på jernbanene i henhold til de internasjonale overenskomster av 7. februar 1970 trer i kraft 1. januar 1975. (Kongelig resolusjon av 26. april 1974).

Internasjonal overenskomst om befordring av gods på jernbanene av 7. februar 1970 trer ifølge beslutning på diplomatkonferansen i Bern 5.—9. november 1973 i kraft 1. januar 1975.

De alminnelige tilleggsbestemmelser til CIM er godkjent av Samferdselsdepartementet og trer i kraft 1. januar 1975. (Brev fra Samferdselsdepartementet datert 7. august 1974, ref. 4618/74 — 068.21.)

Den Internasjonale overenskomst om befordring av gods på jernbanene av 25. februar 1961 med alminnelige tilleggsbestemmelser, som trådte i kraft fra 1. januar 1965, oppheves når denne overenskomst (av 7. februar 1970) trer i kraft 1. januar 1975.



Innholdsfortegnelse

	Side
Innledning	16
Del I.	
Overenskomstens gjenstand og gyldighetsområde.	
Artikkel 1. <i>Jernbaner og transportere som overenskomsten gjelder for</i>	17
§ 1. Overenskomstens gyldighetsområde	17
§ 2. Unntak fra overenskomsten	17
§ 3. Lover og rettsregler i trafikk med nabostat	17
Artikkel 2. <i>Bestemmelser for kombinerte transportere</i>	17
§ 1. Bil- og skipslinjer	17
§ 2. Rettigheter og forpliktelser	18
§ 3. Offentliggjørelse av de avvikende bestemmelser for disse foretagender	18
§ 4. Avtale med andre transportforetagender	18
Artikkel 3. <i>Gjenstander som er utelukket for befordring</i>	18
Alminnelig tilleggsbestemmelse:	
1. Fremgangsmåte ved konstatering underveis	18
Artikkel 4. <i>Gjenstander som mottas til befordring på visse betingelser</i>	19
§ 1. Fortegnelse over gjenstandene. Betingelser	19
§ 2. Lempeligere betingelser for enkelte gjenstander	19
Artikkel 5. <i>Jernbanens transportplikt</i>	19
§ 1. Betingelser for transportplikten	19
§ 2. Transportplikten innskrenkes når særskilte innretninger kreves	19
§ 3. Innskrenkning av andre årsaker. Plikt til foreløpig oppbevaring	20
§ 4. Unntak på grunn av offentlige hensyn eller driftshensyn	20
§ 5. Begrensning av godstrafikken til bestemte grenseoverganger og transittland	20
§ 6. Overtredelse	20

Del II.

Fraktavtalen.

Kapitel I.

Fraktavtalens form og betingelser.

Artikkel 6.	<i>Fraktbrevets innhold og form</i>	21
§	1. Fraktbrevformular	21
§	2. Språk	22
§	3. Fraktbrev for il- eller fraktgods	22
§	4. Endringer, raderinger og overstrykninger	22
§	5. Ordinære angivelser i fraktbrevet	22
§	6. Særskilte angivelser som skal inntas i fraktbrevet	23
§	7. Tilleggsblad	24
§	8. Andre erklæringer i fraktbrevet	24
§	9. Forbud mot i ett og samme fraktbrev å angi gods som ikke kan leses sammen	24
§	10. Antall fraktbrev ved vognlastsendinger	24
§	11. Merknader i fraktbrevet som underretning for mottakeren	

Alminnelige tilleggsbestemmelser:

1.	Papirsort	25
2.	Kunngjøring av fraktbrevmønsteret	25
3.	Endringer i fraktbrevmønsteret	25
4.	Kontroll med at fraktbrev stemmer med foreskrevet mønster	25
5.	Utfylling av feltene	25
6.	Sendinger til Storbritannia og Eire	25
7.	Angivelse av bestemmelsesstasjonen ved sted med flere jernbanestasjoner	25
8.	Angivelse av tollsted	26
9.	Mottakerens adresse, telefon-/telexnummer/telegramadresse	26
10.	Bestemmelsesstasjonen som mottaker	26
11.	Strekninger med forskjellig sporvidde	26
12.	Kvalitetsmerket emballasje	26
13.	Rett til å se det fraktbrevblad som oppbevares ved mottakerstasjonen	26
14.	Mottakeren ikke disposisjonsberettiget	26
15.	Antall ledsagere	26
16.	Angivelser i fraktbrevet	26
17.	Kundenummer	27
18.	Vognnummer	27

Artikkel 7.	<i>Ansvar for det som er angitt i fraktbrevet</i>	27
	<i>Forholdsregler ved overbelastning</i>	27
	<i>Frakttillegg</i>	27
§	1. Senderens ansvar	27
§	2. Undersøkelse av sendingen	27
§	3. Jernbanens plikt til å fastslå og kontrollere vekt og kollo- antall	28
§	4. Veiing på vognvekt	28
§	5. Vektforskjell ved kontrollveing	28
§	6. Senderen påser at lastegrensen overholdes	28
§	7. Frakttillegg	29

	Side
§ 8. Godset hefter for frakttillegget	29
§ 9. Angivelse av grunnen til frakttillegg	29
§ 10. Frakttillegg oppkreves ikke	29
§ 11. Vogn er overbelastet	30
Alminnelige tilleggsbestemmelser:	
1. Frakttillegg for gjenstander som mottas på lempeligere betingelser	30
2. Forholdsregler etter fastslått overbelastning	30
Artikkel 8. <i>Inngåelse av fraktkontrakten. Fraktbrevduplikat</i>	31
§ 1. Tidspunktet for inngåelse av fraktkontrakten	31
§ 2. Stempeling av fraktbrevet	31
§ 3. Betydningen av stemplet fraktbrev	31
§ 4. Fraktbrevets angivelser om vekt og kolliantall som bevis, når opplysningen påhviler senderen	31
§ 5. Fraktbrevduplikat	31
Artikkel 9. <i>Tariffer. Særskilte overenskomster</i>	31
§ 1. Frakter; innholdet og kunnngjøringen av tariffene	31
§ 2. Særskilte betingelser. Anvendelse av tariffene	32
§ 3. Særaftaler. Fraktnedsettelse	33
§ 4. Avgifter som ikke er nevnt i tariffene	33
Artikkel 10. <i>Veiforskrifter og tariffanvendelse</i>	33
§ 1. Senderens veiforskrift	33
§ 2. Andre angivelser jevngodt med veiforskrift	33
§ 3. Jernbanens rett til å fremføre gods over annen vei enn foreskrevet	34
§ 4. Beregning av omkostninger og leveringsfrister	34
§ 5. Senderens rett til å foreskrive anvendelse av tariffer	34
§ 6. Ansvar i tilfelle mangelfull forskrift om befordringsvei	34
§ 7. Tilbakebetaling av frakt ved anvendelse av en ufordelaktig tariff	34
Alminnelige tilleggsbestemmelser:	
1. Uforpliktende angivelser i fraktbrevet	34
2. Omregningskurs for tilbakebetaling etter § 6	34
3. Omregningskurs for tilbakebetaling etter § 7	34
4. Etterising underveis	35
Artikkel 11. <i>Leveringsfrister</i>	35
§ 1. Regler om fastsettelse av leveringsfrister	35
§ 2. Alminnelige leveringsfrister	35
§ 3. Beregning ved befordring over flere jernbanenett	36
§ 4. Tilleggsfrister i enkelte tilfelle	36
§ 5. Kunnngjøring av tilleggsfristene	36
§ 6. Leveringsfristen begynner	36
§ 7. Leveringsfristen forlenges	36
§ 8. Leveringsfristen avbrytes	37
§ 9. Varigheten av avbruddet	37
§ 10. Leveringsfristen utløper	37
§ 11. Leveringsfristen er overholdt	37

Alminnelig tilleggsbestemmelse

1. Forklaring av begrepene «vognlastsending» og «stykkgodssending» 37

Artikkel 12. *Godsets tilstand. Emballasje* 38

- § 1. Mottakelse av skadd gods 38
 § 2. Forpliktelse til å pakke inn godset 38
 § 3. Jernbanens adgang til å nekte mottakelse. Angivelse i fraktbrevet om manglende eller mangelfull emballasje ... 38
 § 4. Ansvar ved manglende eller mangelfull emballasje 38
 § 5. Alminnelig erklæring om manglende eller mangelfull emballasje 38
 § 6. Merking av stykkgods. Merkelapp 38
 § 7. Befordring av visse godsslag 39

Alminnelige tilleggsbestemmelser:

1. Erklæring om feil eller mangel ved emballasjen 39
 2. Påskrift ifølge § 6 på samme merkelapp 39
 3. Sammenbinding av små stykkgodskolli av samme slag .. 39
 4. Sendinger av film som er ømfintlig for lys og stråler 39

Artikkel 13. *Følgepapirer til oppfyllelse av toll- og andre offentlige myndigheters forskrifter. Tollforsegling* 39

- § 1. Senderens forpliktelser 39
 § 2. Jernbanen ikke forpliktet 40
 § 3. Emballering, dekning og forsegling 40

Kapitel II.

Utførelsen av fraktkontrakten

Artikkel 14. *Innlevering og opplesning av godset* 40

- § 1. Fremgangsmåte ved innleveringen 40
 § 2. Opplesning ved jernbanens eller senderens forføyning .. 40
 § 3. Befordring i lukkede, åpne eller spesialvogner 40

Artikkel 15. *Toll- og andre offentlige myndigheters forskrifter* 41

- § 1. Oppfyllelse av offentlige myndigheters forskrifter 41
 § 2. Tollbehandling ved bestemmelsesstasjon 41

Alminnelige tilleggsbestemmelser:

1. Tollbehandling ved underveisstasjon 42
 2. Tollbehandling underveis i senderens eller mottakerens nærvær 42

Artikkel 16. *Utlevering* 42

- § 1. Jernbanens og mottakerens plikter 42
 § 2. Overlevering av godset til toll- eller skattemyndigheter og under jernbanens oppsyn 42
 § 3. Utkjøring av gods til mottaker 42
 § 4. Mottakerens rett til å forlange fraktbrevet og godset utlevert 43
 § 5. Mottakerens rett til å nekte å ta imot gods på innløst fraktbrev 43

	Side
§ 6. Bestemmelseslandets lover og regler om utlevering av gods	43
Alminnelig tilleggsbestemmelse:	
1. Betaling av fraktbeløp når enkelte kolli mangler	43
Artikkel 17. <i>Betaling av omkostningene</i>	43
§ 1. Hovedregler	43
§ 2. Frankaturforskrifter	43
§ 3. Bestemte frankaturforskrifter i de internasjonale tariffene	44
§ 4. Omkostninger henvist til betaling hos mottakeren	44
§ 5. Ekstraavgifter som alltid skal betales av mottakeren	44
§ 6. Forutbetaling av frakten for lett bedervelig gods eller gods av liten verdi	44
§ 7. Deponering av beløp som sikkerhet for fraktomkostningene, Frankaturnota og avregning	44
§ 8. Spesifikasjon av omkostningene i fraktbrevet og fraktbrevduplikatet	45
Alminnelige tilleggsbestemmelser:	
1. Frankaturforskrift, kombinasjon av § 2a), b) og c)	45
2. Frankaturforskrift etter § 2a) uten supplement	45
3. Frankaturforskrift etter § 2a) pkt. 2 og § 2a) pkt. 4	45
4. Etterisingsavgift	46
Artikkel 18. <i>Rettelse av oppkrevde fraktbeløp</i>	46
§ 1. Tilbakebetaling og etterbetaling av for meget eller for lite oppkrevde beløp	46
§ 2. Senderens eller mottakerens plikt til etterbetaling	46
§ 3. Forrentning av beløp som skyldes	46
Alminnelig tilleggsbestemmelse:	
1. Kurs ved beregning av skyldige beløp i fremmed mynt ..	47
Artikkel 19. <i>Etterkrav og kontante forskudd</i>	47
§ 1. Etterkravets størrelse og myntslag	47
§ 2. Utbetaling av etterkrav	47
§ 3. Jernbanens erstatningsplikt når etterkrav ikke er innkassert	47
§ 4. Etterkravsprovisjon	47
§ 5. Kontante forskudd	47
Alminnelig tilleggsbestemmelse:	
1. Bevis for etterkrav	47
Artikkel 20. <i>Interesse i leveringen</i>	48
§ 1. Interesse i leveringen. Myntslag	48
§ 2. Avgift	48

Kapitel III.

Endring av fraktkontrakten.

Artikkel 21. <i>Senderens rett til å endre fraktkontrakten</i>	48
§ 1. Senderens rett	48
§ 2. Erklæringens form	49

	Side
§ 3. Senderstasjonens formidling; telegrafisk eller telefonisk underretning pr. telefon, telegram eller fjernskriver	49
§ 4. Senderens rett til å endre fraktkontrakten opphører . . .	49
Alminnelig tilleggsbestemmelse:	
1. Den skriftlige erklæring i språk, kunngjøring	50
Artikkel 22. <i>Mottakerens rett til å endre fraktkontrakten</i>	50
§ 1. Mottakerens rett	50
§ 2. Erklæringens form	50
§ 3. Stasjonens formidling. Underretning pr. telefon, telegram eller fjernskriver	51
§ 4. Opphør av mottakerens disposisjonsrett	51
§ 5. Utlevering av godset til annen person	51
Alminnelig tilleggsbestemmelse:	
1. Kunngjøring av den skriftlige erklæring	51
Artikkel 23. <i>Utførelse av endringen av fraktkontrakten</i>	51
§ 1. Jernbanens plikt til å etterkomme ordrer; innskrenkninger i denne plikten	51
§ 2. Fraktberegning ved endring av fraktkontrakten	52
§ 3. Dekning av omkostningene	52
§ 4. Jernbanens ansvar for utførelse av en ordre	52
Alminnelig tilleggsbestemmelse:	
1. Avgift for utføring av endringer	52
Artikkel 24. <i>Hindringer for befordringen</i>	53
§ 1. Jernbanens rett til å treffe avgjørelser; beregning av frakt og leveringsfrist ved befordring over annen vei	53
§ 2. Innhenting av senderens forholdsordre	53
§ 3. Senderens rett til å gi instruksjoner i fraktbrevet	53
§ 4. Senderens rett til å meddele instruksjoner til senderstasjonen eller til den stasjon hvor godset befinner seg . . .	53
§ 5. Fremgangsmåte når senderen ikke gir forholdsordre	53
§ 6. Bortfall av befordringshindring før senderens forholdsordre inntreffer	53
§ 7. Befordringshindringer som inntreffer etter at fraktkontrakten er endret	54
§ 8. Artikkel 23's gyldighet for transporter utført i. h. t. art. 24 . . .	54
Alminnelige tilleggsbestemmelser:	
1. Bestemmelser om i hvilket språk senderens forholdsordrer skal avfattes	54
2. Avgiftsberegning for utførelse av senderens forholdsordrer . . .	54
Artikkel 25. <i>Hindringer for utleveringen</i>	54
§ 1. Underretning til senderen. Senderens forholdsordre	54
§ 2. Utleveringsbanens bestemmelser. Salg av gods	55
§ 3. Anvendelse av bestemmelsene i artikkel 22	55
§ 4. Art. 23's gyldighet for transporter utført i. h. t. art. 25	55

Alminnelige tilleggsbestemmelser:

- | | |
|--|----|
| 1. Senderens instruksjoner. Tillatte språk. Oversettelse | 55 |
| 2. Forholdsordre direkte til bestemmelsesstasjonen | 55 |
| 3. Ordre om å stryke, redusere etterkrav eller kontant forskudd, om å overta eller øke omkostningene | 55 |
| 4. Avgift for utførelse av forholdsordren | 55 |

Del III.

Ansvar. Søksmål.

Kapitel I.

Ansvar.

Artikkel 26. <i>Jernbanenes fellesansvar</i>	56
§ 1. Senderbanens ansvar	56
§ 2. De etterfølgende baners forpliktelser	56
Artikkel 27. <i>Answarets omfang</i>	56
§ 1. Omfang og varighet	56
§ 2. Fritakelse for ansvar ved overskridelse av leveringsfristen, tap eller skade	56
§ 3. Fritakelse for ansvar av andre grunner	56
Alminnelig tilleggsbestemmelse:	
1. Ansvar for gods dekket med presenning	57
Artikkel 28. <i>Bevisbyrde</i>	57
§ 1. Bevisbyrde for overskridelse av leveringsfristen, tap eller skade	57
§ 2. Når tap eller skade kunne ha oppstått av andre årsaker ..	57
Artikkel 29. <i>Formodning ved nyinnlevering</i>	58
§ 1. Ved hvilken fraktavtale tap eller skade er oppstått	58
§ 2. Når forangående fraktavtale ikke er underlagt denne overenskomst	58
Artikkel 30. <i>Formodning om at gods er gått tapt. Når tapt gods finnes igjen</i> ..	58
§ 1. Når godset betraktes som tapt	58
§ 2. Forbehold angående gods som finnes igjen	58
§ 3. Den berettigedes krav når tapt gods finnes igjen	58
§ 4. Jernbanens disposisjonsrett over gods som er funnet igjen ..	58
Artikkel 31. <i>Erstatningens størrelse ved tap av gods</i>	59
§ 1. Fastsettelse av pris. Maksimumberstatning	59
§ 2. Omregning av fremmed mynt	59
Artikkel 32. <i>Begrensning av ansvar ved vekttap</i>	59
§ 1. Vekttap på grunn av godsets naturlige beskaffenhet	59
§ 2. Ikke-begrensning i ansvaret	60
§ 3. Beregning av vekttapet ved flere kolli	60
§ 4. Intet vekttfradrag ved helt tap av gods	60
§ 5. Anvendelse av artiklene 27 og 28.	60

	Side
Artikkel 33. <i>Erstatningens størrelse ved skade på gods</i>	60
Alminnelig tilleggsbestemmelse:	
1. Skade som skyldes overskredet leveringsfrist	60
Artikkel 34. <i>Erstatningens størrelse ved overskridelse av leveringsfristen</i>	61
§ 1. Når tap ikke bevises	61
§ 2. Når tap bevises	61
§ 3. Overskridelse av leveringsfristen ved siden av tap av eller skade på gods	61
Alminnelige tilleggsbestemmelser:	
1. Rett til erstatning ved overskridelse av leveringsfristen ..	61
2. Tilleggsrstatning etter § 3	61
3. Omregningskurs	61
Artikkel 35. <i>Begrensning av erstatningen ved visse tariffer</i>	61
Artikkel 36. <i>Erstatningens størrelse ved tegning av interesse i leveringen</i>	61
Artikkel 37. <i>Erstatningens størrelse ved forsett eller grov uaktsomhet fra jernbanens side</i>	62
Artikkel 38. <i>Renter av erstatningsbeløpet. Tilbakebetaling av erstatningsbeløp</i>	
Artikkel 39. <i>Jernbanens ansvar for sitt personale</i>	62
Alminnelig tilleggsbestemmelse:	
1. Oversettelser foretatt av jernbanens tjenestemenn	62
Artikkel 40. <i>Krav utenom kontrakten</i>	63

Kapitel II.

Reklamasjoner. Søksmål. Rettergang og foreldelse.

Artikkel 41. <i>Reklamasjoner</i>	63
§ 1. Innsendelse av reklamasjoner	63
§ 2. Reklamasjonsberettigede personer	63
§ 3. Fraktbrevet eller duplikatet må fremlegges	63
§ 4. Bevismidlene må fremlegges i original eller avskrift	63
Alminnelige tilleggsbestemmelser:	
1. Reklamasjonene skal begrunnes	63
2. Dokumenter som skal vedlegges kravet	63
3. Oppgave over godsets verdi (innkjøpsfaktura)	63
4. Samtykke til utbetaling	64
Artikkel 42. <i>Personer som kan anlegge søksmål mot jernbanen</i>	64
§ 1. Søksmål om tilbakebetaling av betalte beløp	64
§ 2. Søksmål ved etterkrav	64
§ 3. Øvrige søksmål	64

	de
Artikkel 43. <i>Jernbaner som søksmål kan anlegges mot</i>	64
§ 1. Søksmål om tilbakebetaling av betalte beløp	64
§ 2. Søksmål ved etterkrav	65
§ 3. Øvrige søksmål	65
§ 4. Søksmål mot jernbane	65
§ 5. Motsøksmål eller innsigelse	65
Artikkel 44. <i>Kompetanse</i>	65
Artikkel 45. <i>Konstatering av delvis tap av eller skade på gods</i>	65
§ 1. Jernbanen fastsetter godsets tilstand	65
§ 2. Retten fastsetter godsets tilstand	65
Artikkel 46. <i>Bortfall av krav overfor jernbanen etter fraktavtalen</i>	66
§ 1. Når kravet bortfaller	66
§ 2. Unntak	66
§ 3. Bortfall av krav ved nyinnlevering	66
Artikkel 47. <i>Foreldelse av krav som grunner seg på fraktavtalen</i>	66
§ 1. Foreldelsesfrist	66
§ 2. Tidspunkt som foreldelsen løper fra	67
§ 3. Foreldelsen avbrytes	68
§ 4. Motsøksmål eller innsigelse	68
§ 5. Anvendelse av innenlandsk rett	68

Kapitel III.

Avregning. Jernbanenes innbyrdes regress.

Artikkel 48. <i>Avregningen mellom jernbanene</i>	68
§ 1. Den innkasserende jernbanes plikt til å fordele frakt m. v.	68
§ 2. Senderbanens ansvar for oppkreving av frakt	68
§ 3. Bestemmelsesbanens ansvar for oppkreving av frakt	68
§ 4. Fremgangsmåten når en jernbane ikke betaler sin skyld .	68
Artikkel 49. <i>Regress ved erstatning for tap eller skade</i>	69
§ 1. Ansvarlige jernbaner	69
§ 2. En jernbane er insolvent	69
Artikkel 50. <i>Regress ved erstatning for overskredet leveringsfrist</i>	69
§ 1. Ansvarlige jernbaner	69
§ 2. Leveringsfristen fordeles	69
§ 3. Tildeling av tilleggsfrister	70
§ 4. Tildeling av tiden fra godset innleveres og til ekspedisjonsfristen begynner	70
§ 5. Betingelse for fordelingen	70
Artikkel 51. <i>Fremgangsmåte i regresstilfelle</i>	70
§ 1. Virkningen av rettslig avgjørelse	70
§ 2. Søksmål mot alle deltakende baner	70
§ 3. En og samme dom for alle regressaker	70
§ 4. Regress kan ikke søkes på ny	70
§ 5. Regresssak kan ikke trekkes inn i erstatningssak	70

	Side
Artikkel 52. <i>Kompetanse i regressaker</i>	70
§ 1. Kompetent domstol	70
§ 2. Den saksøkende jernbanes valgrett	70
Artikkel 53. <i>Avtaler om regress</i>	71

Del IV.

Forskjellige bestemmelser

Artikkel 54. <i>Anvendelse av den nasjonale rett</i>	71
Artikkel 55. <i>Alminnelige rettergangsregler</i>	71
Artikkel 56. <i>Fullbyrdelse av dommer. Beslagleggelse og garantier</i>	71
§ 1. Fullbyrdelse av dommer	71
§ 2. Arrest eller utlegg i fordringer	71
§ 3. Arrest eller utlegg i jernbaners rullende materiell og rørlige gjenstander	72
§ 4. Garanti for prosessomkostninger	72
Artikkel 57. <i>Myntenhet. Omregnings- og kjøpekurser for utenlandsk valuta</i> ...	72
§ 1. Gullfrancs	72
§ 2. Kunnngjøring av omregningskurser	72
§ 3. Kunnngjøring av kjøpekurser	72
Alminnelige tilleggsbestemmelser:	
1. Jernbanens bestemmelser for omregningen	72
2. Jernbanen fastsetter omregningskursen	72
Artikkel 58. <i>Sentralbyrå for den internasjonale jernbanetrafikk</i>	72
§ 1. Sentralbyråets oppgave	72
§ 2. Sentralbyråets reglement	73
Artikkel 59. <i>Fortegnelse over linjer som er tilsluttet overenskomsten</i>	73
§ 1. Sentralbyrået oppstiller og holder lista à jour	73
§ 2. Tidspunktet når ny linje er opptatt i den internasjonale befordringstjeneste	73
§ 3. Strykning av en linje	74
§ 4. Følger av strykningen	74
Artikkel 60. <i>Særskilte bestemmelser for visse transporter. Tilleggsbestemmelser</i>	
§ 1. Bestemmelser for befordring av privatvogner	74
§ 2. Bestemmelser for befordring av containere	74
§ 3. Befordring av ekspressgods	74
§ 4. Særoverenskomster og avvik fra CIM	74
§ 5. Meddelelse til Sentralbyrået. Ikrafttredelse	74
Artikkel 61. <i>Voldgiftsrettslig avgjørelse av tvister</i>	75
§ 1. Voldgiftsrett for avgjørelse av tvister	75
§ 2. Voldgiftsrettens sammensetning	75
§ 3. Forlangende om voldgiftsrettslig avgjørelse	75
§ 4. Utsettelse og avbrytelse av foreldelsen	75
§ 5. Fullbyrdelse av voldgiftsrettens avgjørelser	75

Del V.

Unntaksbestemmelser.

Artikkel 62.	<i>Midlertidige avvik</i>	75
§	1. Avvik fra bestemmelsene i art. 17, 19 og 21	75
§	2. Avvik fra bestemmelsene i art. 17, 19, 21 og 22	76
§	3. Melding til Sentralbyrået om avvik	76
§	4. Unntak for underveissendinger	76
Artikkel 63.	<i>Ansvar ved jernbane — sjøtransport</i>	77
§	1. Grunner for fritak fra ansvar	78
§	2. Når samme sjøstrekning trafikkeres av flere selskaper ..	78
§	3. Melding til Sentralbyrået om forholdsregler som er tatt ..	78
Artikkel 64.	<i>Ansvar ved kjernefysiske uhell</i>	78

Del VI.

Sluttbestemmelser

Artikkel 65.	<i>Undertegnelse</i>	78
Artikkel 66.	<i>Ratifikasjon. Ikrafttreden</i>	78
Artikkel 67.	<i>Tiltredelse til overenskomsten</i>	79
§	1. Søknad om opptak	79
§	2. Innsigelsesfrist	79
§	3. Tidspunktet når tilslutningen trer i kraft	79
Artikkel 68.	<i>Varigheten av de kontraherende staters forpliktelser</i>	79
§	1. Overenskomstens varighet	79
§	2. Overenskomstens varighet for nye stater som opptas ..	79
Artikkel 69.	<i>Revisjon av overenskomsten</i>	79
§	1. Revisjonskonferanse	79
§	2. Ikrafttreden av den nye overenskomst	80
§	3. Revisjonsutvalgets rett til å bearbeide enkelte artikler og bilag	80
§	4. Oppnevning av sakkyndige utvalg og gjennomføring av deres beslutninger	80
Artikkel 70.	<i>Overenskomstens tekst. Offisielle oversettelser</i>	81
Bilag	I. Internasjonalt reglement for transport av farlig gods på jernbanene. (RID)	82
Bilag	II. Reglement for Sentralbyrået for den internasjonale jernbanetrafikk. (OCTI)	83
Bilag	III. Reglement for Revisjonsutvalget og de sakkyndige utvalg ..	88
Bilag	IV. Internasjonalt reglement for befordring av privatvogn (RIP) .	90
Bilag	V. Internasjonalt reglement for befordring av beholdere (containere) (RICO)	96
Bilag	VI. Internasjonalt reglement for befordring av ekspressgods (RIEx)	101
Bilag	VII. Voldgiftsrettsordning	103
	Tilleggsprotokoll (av 7. februar 1970)	106
	Stater	107
	Lov 23. februar 1973 nr. 10 om befordring av personer og gods på jernbanene i henhold til de internasjonale overenskomster av 7. februar 1970 .	108
	Kongelig resolusjon av 26. april 1974	110
	Enhetlig kodefortegnelse	111

Innledning.

På etterfølgende sider er inntatt den norske oversettelse av «Internasjonal overenskomst om befordring av gods på jernbanene» av 7. februar 1970 med tilleggsprotokoll av 7. februar 1970.

Dessuten er inntatt lov av 23. februar 1973 nr. 10 om befordring av personer og gods på jernbanene i henhold til de internasjonale overenskomster av 7. februar 1970.

Til slutt er inntatt Enhetlig kodefortegnelse for avgifter, toll og andre omkostninger.

Overenskomsten gjelder mellom:

Belgia, Bulgaria, Danmark, Den tyske demokratiske republikk, Det forente kongerike Storbritannia og Nord-Irland, Eire, Finland, Forbundsrepublikken Tyskland, Frankrike, Hellas, Irak, Iran, Italia, Jugoslavia, Liechtenstein, Luxembourg, Marokko, Nederland, Norge, Polen, Portugal, Romania, Spania, Sveits, Sverige, Syria, Tsjekkoslovakia, Tunisia, Tyrkia, Ungarn, Østerrike.

Følgende norske jernbane- og sjøfartslinjer har tiltrådt Internasjonal overenskomst om befordring av gods på jernbanene (CIM) av 7. februar 1970:

Norges Statsbaner,

Rjukanbanen,

A/S Kristiansands Dampskipsselskap, Kristiansand (Kristiansand—Hirtshals).

Del I.

Overenkomstens gjenstand og gyldighetsområde.

Artikkel 1.

Jernbaner og transporter som overenskomsten gjelder for.

§ 1. Denne overenskomst gjelder med de unntak som er nevnt i etterfølgende paragrafer, for alle godssendinger som innleveres på direkte fraktbrev til befordring over strekninger som berører minst to kontraherende staters områder, og som utelukkende foregår over linjer inntatt i den fortegnelse som er satt opp i henhold til artikkel 59.

§ 2. For sendinger hvis sender- og bestemmelsesstasjon¹⁾ ligger i en og samme stats område og som bare berører en annen stats område i transitt, gjelder *ikke* denne overenskomst:

- a) når transittlinjene utelukkende drives av en jernbane i senderstaten,
- b) selv når transittlinjene ikke drives utelukkende av en jernbane i senderstaten, hvis de deltakende *stater eller* jernbaner har sluttet overenskomst om at disse transitttransporter ikke skal betraktes som internasjonale.

§ 3. Sendinger mellom stasjoner i to nabostater og sendinger mellom stasjoner i to stater i transitt over en tredje stats område er, hvis befordringen utelukkende foregår over linjer som drives av den ene av disse tre staters jernbaner, undergitt denne stats lovgivning såfremt senderen ved anvendelse av tilsvarende fraktbrev, krever disse baners bestemmelser for innenlandstrafikken anvendt, og ingen av de deltakende staters lover og forskrifter strider mot dette.

Artikkel 2.

Bestemmelser for kombinerte transporter.

§ 1. I den fortegnelse som er nevnt i artikkel 1, kan foruten jernbanelinjer også opptas rutegående bil- eller skipslinjer som i tilslutning til jernbanestrekninger utfører internasjonale transporter, med forbehold om at slike linjer — i den utstrekning de knytter

¹⁾ Med «stasjon» forstås også skipsrutenes havner og alle bilruters ekspedisjonssteder som er åpne for publikum for utførelsen av fraktavtalen.

sammen minst to kontraherende stater — bare kan optas i fortegnelsen med felles samtykke av disse stater.

§ 2. Foretagender som driver disse linjer, er underkastet alle de forpliktelser og nyter alle de rettigheter som er pålagt eller tilkommer jernbanene etter denne overenskomst, med forbehold for de avvik som er nødvendige på grunn av forskjellig befordringsmåte. Disse avvik kan imidlertid ikke endre de bestemmelser om ansvar som er fastsatt i denne overenskomst.

§ 3. Enhver stat som ønsker å få inntatt i fortegnelsen en av de linjer som er nevnt i § 1, må sørge for at de avvik som er forutsatt i § 2 blir kunngjort på samme måte som tariffene.

§ 4. Hvis det til internasjonale transporter foruten jernbaner også nyttes andre transportmidler enn dem som er nevnt i § 1, kan jernbanen sammen med vedkommende transportforetagender fastsette tariffbestemmelser som bygger på rettsregler som avviker fra dem som inneholdes i denne overenskomst, for å kunne ta hensyn til hver transportmåtes særegenheter. *Jernbanene* kan i dette tilfelle foreskrive bruk av et annet transportdokument enn det som er foreskrevet i *artikkel 6 § 1* i denne overenskomst.

Artikkel 3.

Gjenstander som er utelukket fra befordring.

Utelukket fra befordringen er:

- a) gjenstander som Postverket har enerett til å befordre selv om dette bare gjelder et av de områder som skulle ha deltatt i transporten;
- b) gjenstander som på grunn av omfang, vekt eller beskaffenhet ikke egner seg til befordring på grunn av baneanlegg eller materiell, selv om dette bare gjelder én av de deltagende jernbaner;
- c) gjenstander det er forbudt å befordre, selv om dette bare gjelder i én av de deltagende stater;
- d) stoffer og gjenstander som i henhold til Bilag 1 til denne overenskomst er utelukket fra befordring, bortsett fra de avvik som er fastsatt i henhold til artikkel 4 § 2.

Alminnelig tilleggsbestemmelse.

1. Hvis det konstateres underveis at stoffer og gjenstander som er utelukket fra befordring er blitt mottatt, skal transporten stoppes, selv om godsets innhold har vært angitt under foreskrevet betegnelse. Forholdsordre vil eventuelt bli innhentet hos senderen. Forholdsordren skal være overensstemmende med den stats rett hvor transporten ble stoppet. Senderen er forpliktet til å betale påløpen frakt og andre omkostninger

rram til den stasjon hvor godset ble stoppet, samt eventuelle frakttilllegg som skal oppkreves etter artikkel 7 selv om mottakeren har endret fraktkontrakten etter artikkel 22.

Hvis det dreier seg om gjenstander som Postverket i en av de stater som berøres av transporten har enerett til å befordre, kan gjenstandene overleveres til Postverket. De kostnader som hviler på sendingen kan tas som etterkrav.

Artikkel 4.

Gjenstander som mottas til befordring på visse betingelser.

§ 1. På visse betingelser er tillatt til befordring:

- a) stoffer og gjenstander tillatt etter betingelsene i Bilag 1 til denne overenskomst eller etter overenskomster eller tariffbestemmelser i henhold til § 2;
- b) sendinger av lik på følgende betingelser:
 1. transportene må foregå som ilgods,
 2. omkostningene må betales av senderen,
 3. etterkrav og kontante forskudd er ikke tillatt,
 4. i fraktbrevet må det ikke være angitt «station restante»,
 5. transporten er underkastet hver enkelt stats lover og forskrifter med mindre det er truffet særskilte overenskomster mellom flere stater. Ledsager kreves ikke for sendinger av lik når senderen erklærer i fraktbrevet at liket blir hentet innen den frist som gjelder i bestemmelseslandet;
- c) jernbanemateriell som ruller på egne hjul, på betingelse av at en jernbane kontrollerer at materiellet er i kjørbar stand og attesterer dette ved en påskrift på materiellet eller ved særskilt attest. Lokomotiver, tendere og motorvogner skal dessuten ledsages av en sakkyndig person som er stillet av senderen og som særlig har å sørge for smøringen; annet jernbanemateriell rullende på egne hjul enn lokomotiver, tendere og motorvogner kan ha ledsager. Denne har især å sørge for smøringen. Hvis senderen vil gjøre bruk av denne rett, skal han anføre det i fraktbrevet;
- d) levende dyr på følgende betingelser:
 1. vokter må være stillet av senderen. Vokter er imidlertid ikke nødvendig
 - ved sendinger av små dyr som innleveres til befordring i emballasje,
 - når dette er fastsatt i de internasjonale tariffen eller,
 - når de jernbaner som deltar i befordringen avstår fra kravet om vokter etter anmodning fra senderen. I dette tilfelle er jernbanen — i mangel av annen avtale — uten ansvar for tap eller skade som skyldes forhold som det

tillå vokteren å avverge. Senderen skal angi antallet av ledsagere i fraktbrevet eller, hvis sendingene ikke blir ledsaget, anføre: «Uten ledsager»;

2. senderen må iakttta veterinærmyndighetenes forskrifter så vel i sender- og bestemmelsesstaten som i transittstatene;
 3. i fraktbrevet må ikke være angitt «station restante»;
- e) gjenstander som hensett til bane og materiell, byr på særlige vanskeligheter for transporten p.g.a. deres omfang, vekt eller beskaffenhet, selv også om det bare gjelder én av de deltagende jernbaner, mottas bare på særskilte betingelser som bestemmes i hvert tilfelle av jernbanen etter samråd med senderen. Disse betingelser kan avvike fra de bestemmelser som er fastsatt i denne overenskomst.

§ 2. To eller flere kontraherende stater kan ved overenskomster bli enige om at visse stoffer eller gjenstander, som er utelukket fra transport ifølge Bilag I til denne overenskomst, på visse betingelser skal tillates i internasjonal transport mellom disse stater, eller at de stoffer og gjenstander som er nevnt i Bilag I, skal mottas på lempeligere betingelser enn dem som er foreskrevet i dette bilag.

Jernbanene kan også ved tariffbestemmelser enten tillate visse stoffer eller gjenstander som ifølge Bilag I til denne overenskomst er utelukket fra transport, eller vedta lempeligere betingelser enn dem som er fastsatt i Bilag I for stoffer eller gjenstander som bare betingelsesvis er tillatt ifølge dette bilag.

Slike overenskomster og tariffbestemmelser må meddeles Sentralbyrået for den internasjonale jernbanetrafikk.

Artikkel 5.

Jernbanens transportplikt.

§ 1. Jernbanen er forpliktet til å befordre alt gods etter bestemmelsene i denne overenskomst hvis:

- a) senderen etterkommer bestemmelsene i denne overenskomst;
- b) transporten er mulig med de normale transportmidler som er tilstrekkelige for å tilfredsstille de regelmessige trafikkbehov;
- c) transporten ikke hindres av omstendigheter som jernbanen ikke kan unngå eller som det ikke påhviler jernbanen å avhjelpe.

§ 2. Gods, hvis opp-, om- eller avlesning krever bruk av særskilte innretninger, er jernbanen forpliktet til å motta bare hvis de stasjoner hvor opp-, om- eller avlesningen skal foregå på er utstyrt med slike innretninger.

§ 3. Jernbanen er forpliktet til å motta sendinger bare hvis transporten kan iverksettes uten opphold. De forskrifter som gjelder for senderstasjonen, bestemmer i hvilke tilfelle stasjonen er forpliktet til å motta til foreløpig oppbevaring sendinger som ikke oppfyller denne betingelse.

§ 4. Når kompetent myndighet har bestemt at

- a) driften midlertidig eller for alltid skal innstilles helt eller delvis,
- b) visse sendinger skal utelukkes eller bare tillates på visse betingelser, skal de forholdsregler som er tatt, uten opphold meddeles offentligheten og jernbanene, som skal meddele dem videre til jernbanene i de andre stater for kunngjøring.

§ 5. Jernbanene kan ved felles overenskomst og med forbehold om samtykke fra sine regjeringer begrense godstrafikken i visse forbindelser til bestemte grenseoverganger og transittland.

Disse forholdsregler skal meddeles Sentralbyrået, som kunngjør dem videre til de kontraherende staters regjeringer. De betraktes som godkjent, hvis ingen av de kontraherende stater har gjort innsigelser innen en måned regnet fra kunngjøringsdagen. I tilfelle av innsigelser og det ikke lykkes Sentralbyrået å oppnå enighet, sammenkaller dette de kontraherende staters representanter.

Så snart disse forholdsregler kan betraktes som godkjent, underretter Sentralbyrået de kontraherende stater om dette. Forholdsreglene blir så inntatt i spesielle fortegnelser og kunngjort i den form som er foreskrevet for internasjonale tariffer.

Disse forholdsregler trer i kraft en måned etter den underretning fra Sentralbyrået som er nevnt i foregående avsnitt.

§ 6. Enhver overtredelse fra jernbanens side av denne artikkels bestemmelser kan medføre krav på erstatning for den derved oppståtte skade.

Del II.

Fraktavtalen.

Kapitel I.

Fraktavtalens form og betingelser.

Artikkel 6.

Fraktbrevets innhold og form.

§ 1. Senderen må, for sendinger underlagt denne overenskomst, fremlegge reglementert utfylt fraktbrev.

Fraktbrevformularet for fraktgods og ilgods, som må inneholde duplikat for senderen, fastsettes av jernbanene.

Jernbanenes beslutninger om fraktbrevformularer er analogisk undergitt bestemmelsene i art. 5 § 5, annet avsnitt og første setning i tredje avsnitt.

Tariffene kan bestemme at det såvel for bestemt viktig trafikk som for bestemt trafikk mellom naboland, kan brukes fraktbrev som er forenklet og spesielt tilpasset vedkommende trafikk.

§ 2. Fraktbrevene skal trykkes på to eller eventuelt tre språk. Minst ett av språkene må være fransk, tysk eller italiensk.

De internasjonale tariffen kan bestemme hvilket språk senderen skal bruke ved utfyllingen av fraktbrevet. Hvis slike bestemmelser mangler, må senderen bruke et av senderlandets offisielle språk og tilføye en fransk, tysk eller italiensk oversettelse så fremt fraktbrevet ikke er utfylt på et av disse språk.

Jernbanen kan forlange at senderen skal bruke latinske bokstaver til sine angivelser og forklaringer i fraktbrev og i bilagene til dette.

§ 3. Valg av fraktbrev, hvitt eller med rød rand, angir om godset skal befordres som fraktgods eller ilgods. Forlangende om befordring som ilgods over en del av strekningen og som fraktgods over en annen del er ikke tillatt uten etter særskilt overenskomst mellom alle deltagende jernbaner.

§ 4. Angivelsene i fraktbrevet må skrives eller trykkes på en slik måte at de ikke kan viskes ut. Fraktbrev med endrede eller raderte angivelser eller fraktbrev som er overklebet, tillates ikke. Overstrykninger er bare tillatt på betingelse av at senderen anerkjenner dem ved sin underskrift og at han, når det gjelder kolloienes antall og vekt, angir de rettede tall med bokstaver.

§ 5. Fraktbrevet skal i alle tilfelle inneholde følgende angivelser:

- a) bestemmelsesstasjonens navn med alle de angivelser som er nødvendige for å utelukke enhver forveksling mellom forskjellige stasjoner på samme sted eller med stasjoner på steder med samme navn eller navn som ligner hverandre;
- b) mottakerens navn og adresse. Som mottaker kan bare angis en fysisk person eller en juridisk person. Angivelse av bestemmelsesstasjonen eller en tjenestemann på denne stasjon som mottaker, er bare tillatt hvis den anvendte tariff uttrykkelig tillater det. Adresser som ikke angir mottakerens navn, f.eks. «til ordre av . . .» eller til «ihendehaveren av fraktbrevduplikatet», er ikke tillatt;
- c) angivelse av godsets innhold. Senderen må for gods som på visse betingelser tillates sendt i henhold til art. 4, § 1 a) og 2, angi dette med de betingelser som er foreskrevet. For annet gods som senderen forlanger sendt etter en bestemt tariff, nyttes beteg-

nelsene i vedk. tariff; i andre tilfeller brukes den betegnelse for godsets beskaffenhet som nyttes i handelssedvane for vedkommende godsslag i senderlandet;

- d) vekten eller istedenfor denne, en liknende angivelse overensstemmende med senderbanens bestemmelser. Når senderlandets lover eller reglementer tillater senderen å innlevere sine sendinger uten å angi vekten eller tilsvarende angivelse, skal vekten eller tilsvarende angivelse anføres av senderbanen;
- e) for stykkgoods: kolloienes antall og hva slags emballasje. I jernbane-sjøtransport må de samme angivelser påføres fraktbrevet når det gjelder vognlaste som må lesses om uansett om sendingen består av ett eller flere kolli.

For gods som skal lesses av senderen: vognnummer og for privatvogn dessuten egenvekt;

- f) nøyaktig fortegnelse over følgepapirer som er foreskrevet av toll- eller andre offentlige myndigheter, og som er vedlagt fraktbrevet, eller som ifølge fraktbrevet er til jernbanens disposisjon på en angitt stasjon, på et tollsted, eller hos annen myndighet;
- g) senderens navn og adresse, og hvis han anser det tjenlig, med tilføyelse av telegramadresse og telefonnummer.

Som sender kan bare angi en fysisk person eller et annet rettssubjekt. Hvis de lover og forskrifter som gjelder for senderstasjonen forlanger det, skal senderen påføre sitt navn og sin adresse, enten med håndskrift, ved trykking, eller med stempel; i den hensikt kan det fraktbrevmønster som nyttes, ha påtrykt «Underskrift».

§ 6. Fraktbrevet skal dessuten i tilfelle inneholde alle andre angivelser som er forutsatt i denne overenskomst, især følgende:

- a) angivelsen «station restante» eller «utkjøres» hvis disse former for utlevering er tillatt på bestemmelsesstasjonen.

Forlanger senderen at sendingen skal leveres på mottakerens sidespor, skal han angi dette i fraktbrevet med spesiell merknad etter mottakerens navn og adresse;

- b) de tariffer som skal nyttes, særlig de spesial- eller unntakstariffer som er forutsatt i artikkel 11 § 4 c) og artikkel 35;
- c) beløpet i tall for interesse i godsets levering i henhold til artikkel 20;
- d) omkostninger som senderen overtar i henhold til bestemmelsene i artikkel 17;
- e) størrelsen av etterkravet og de kontante forskudd i tall. (Artikkel 19);

- f) angivelse av den befordringsvei som er foreskrevet i henhold til artikkel 10 § 1, og av de stasjoner hvor toll- eller andre offentlige myndigheters behandling av godset skal finne sted;
- g) angivelser som gjelder formaliteter som forlanges oppfylt av toll- og andre offentlige myndigheter overensstemmende med artikkel 15 § 1, annet avsnitt;
- h) påskrift om at mottakeren ikke har rett til å endre fraktkontrakten. Denne påtegningen skal lyde: «Mottakeren ikke berettiget til å endre fraktkontrakten»;
Fransk tekst: «Destinataire non autorisé à donner des ordres ultérieurs.»
Tysk tekst: Empfänger nicht Verfügungsberechtigt»;
- t) antallet av ledsagere eller angivelsen «Uten ledsager» ifølge artikkel 4 § 1 d) 1).

§ 7. Hvis plassen i fraktbrevets felter er utilstrekkelig for senderens merknader, skal tilleggsblad brukes. Disse blir å betrakte som en del av fraktbrevet og må ha samme format som dette. Ved gjennomskrift fylles de ut i samme antall blad som fraktbrevet består av og underskrives av senderen. I fraktbrevet skal det vises til disse tilleggsblad. Hvis samlet vekt angis for sendingen, skal den anføres i selve fraktbrevet.

§ 8. Det er bare tillatt å ta inn i fraktbrevet andre erklæringer når disse er foreskrevet eller tillatt ved en stats lover eller reglementer eller i tariffene, og de ikke strider mot denne overenskomst.

Det er forbudt å erstatte fraktbrevet med andre dokumenter eller å vedlegge et fraktbrev andre bilag enn dem som er foreskrevet eller tillatt ifølge denne overenskomst eller tariffene.

§ 9. For hver sending skal nyttes ett fraktbrev. På samme fraktbrev kan ikke innleveres:

- a) gods som etter sin art ikke uten ulempe kan lesses sammen;
- b) gods som dels skal lesses av jernbanen, dels av senderen;
- c) gods som i henhold til toll- eller andre offentlige myndigheters forskrifter ikke tillates sammenlesset;
- d) gods som bare mottas til befordring på visse betingelser, og som i henhold til Bilag I til denne overenskomst eller på grunn av avtaler og tariffbestemmelser i henhold til art. 4 § 2 ikke må lesses sammen eller sammen med annet gods.

§ 10. Et og samme fraktbrev kan bare omfatte en enkelt vognlast. På samme fraktbrev kan imidlertid innleveres:

- a) gjenstander som ikke kan deles eller gjenstander av usedvanlig omfang som krever flere enn en vogn;

b) flere vognlaster når særskilte forskrifter for vedkommende trafikk, internasjonale tariffer eller overenskomster mellom de deltagende jernbaner tillater dette for hele transportstrekningen.

§ 11. Senderen kan anbringe merknader om sendingen i fraktbrevets spesielle felt for dette. Disse merknader betraktes bare som en underretning for mottakeren og innebærer ingen forpliktelser eller ansvar for jernbanen. De kan f.eks. ha følgende ordlyd:

- «NN's sending»
- «Etter NN's ordre»
- «Til rådighet for NN»
- «For viderebefordring til NN»
- «Forsikret hos NN»
- «Til skipslinje NN eller til skip NN»
- «Fra skipslinje NN eller fra skip NN»
- «Til bilrute NN»
- «Fra bilrute NN»
- «Til flyrute NN»
- «Fra flyrute NN»
- «For utførsel til NN»

Alminnelige tilleggsbestemmelser.

1. Jernbanene kunngjør fraktbrevmønsteret. Fraktbrevet må kunne fylles ut med gjennomskrift. Det skal trykkes på sterkt, hvitt, ikke gjennomsiktig, skrivepapir; forsiden og baksiden av hvert ilgodsfraktbrevblad skal ha rød kant øverst og nederst. Det fraktbrevblad som leveres mottakeren, kalles «fraktbrevoriginal», mens det som leveres senderen kalles «fraktbrevduplikat».
2. Jernbanene gjør fraktbrevmønsteret kjent slik som lovbestemt i vedkommende land.
3. Kompetente jernbaneorganisasjoner må ta kontakt med de viktigste, internasjonale brukerorganisasjonene før endringer foretas i de deler av fraktbrevet som har direkte interesse for senderen.
4. Som bekreftelse på at fraktbrevene er i samsvar med foreskrevet mønster bør det forsynes med en jernbanes kontrollstempel. Utgiftene til dette bæres eventuelt av den som har bestilt fraktbrevene.
5. I fraktbrevet er angitt hvilke deler som skal fylles ut av senderen og hvilke vanligvis av jernbanen. Det som er anført i fraktbrevet, må være godt leselig på alle fraktbrevblad. Hvis det for visse angivelser fra senderen ikke er eget felt i fraktbrevet, skal det feltet som er beregnet for erklæringer fra senderen, nyttes, dersom ikke gjeldende, internasjonale tariff foreskriver annen plassering.
6. I trafikk med Storbritannia og Eire skal senderen i dertil bestemt felt i fraktbrevet angi den eller de skipslinje(r) sendingen skal befordres med.
7. Er bestemmelsesstasjonen ikke tydelig angitt ved sendinger til steder med flere jernbanestasjoner, kan jernbanene, etter gjeldende bestemmelser for vedkommende banenett, velge hvilken stasjon sendingen skal fremføres til.

8. Angivelse av tollsted bare i tollpapirene eller på annet sted (i fraktbrevet) enn i feltet for erklæringer fra senderen, er ikke bindende for jernbanen. Heller ikke gjelder angivelse av stasjon i feltet for vei- og tarifforskrift som angivelse av stasjon hvor tollbehandling skal foregå.
9. Senderen skal, etter mottakerens navn og adresse i fraktbrevet, om mulig angi hans telefon- eller telexnummer og telegramadresse.
10. Senderen kan angi bestemmelsesstasjonen eller en tjenestemann ved denne stasjon som mottaker, hvis han forelegger senderstasjonen en skriftlig fullmakt fra bestemmelsesbanen.
11. For sendinger som må framføres over strekninger med forskjellig sporvidde, er opplessingen på senderbanen avgjørende for det antall fraktbrev som skal nyttes over hele transportstrekningen.

For sendinger som blir innlevert til befordring på en stasjon som ligger på en strekning med smalt spor (mindre sporvidde enn 1,435 m) er opplessingen på den tilstøtende strekning med større sporvidde avgjørende for det antall fraktbrev som skal nyttes for hele transportstrekningen. Forskriftene for senderbanen med smalt spor kan imidlertid bestemme at opplessingen på senderstasjonen er avgjørende for det antall fraktbrev som skal nyttes for hele transportstrekningen.

12. Innleveres gods til befordring i en emballasje som bærer et internasjonalt kvalitets- eller godkjenningsstempel påført under kontroll av en jernbaneforvaltning, må senderen, hvis han vil oppnå de fordeler jernbanen innrømmer ved bruk av slik emballasje, anføre i dertil bestemt felt i fraktbrevet at emballasjen bærer et kvalitets- eller godkjenningsstempel. Merknaden skal lyde slik: «Emballage estampillé UIC/Verpackung UIC-gestempelt» «Emballasje UIC-stemplet».
13. Den berettigede kan i begrunnede tilfelle innen 3 måneder etter godsets ankomst forlange å få til gjennomsyn det fraktbrevblad som oppbevares av mottakerstasjonen og som særlig inneholder overgangsstasjonens stempeler. Jernbanen kan etter eget valg forelegge nevnte fraktbrevblad til gjennomsyn for den berettigede på sine kontorer, midlertidig overlate ham det eller avgi en fotokopi mot betaling av kostnadene.
14. Angivelsen «Mottakeren ikke disposisjonsberettiget» skal settes i det feltet i fraktbrevet som er beregnet for erklæringer fra senderen.
15. For alle sendinger som ledsages, skal senderen i det feltet som er beregnet for erklæringer fra ham, angi antall ledsagere.

Tillater jernbanen bare én ledsager for flere sendinger, skal senderen angi ledsagelsen i fraktbrevet. Merknaden skal lyde: felles ledsager(e) for vogner.»

16. Foruten de angivelser senderen skal avgi i henhold til §§ 5 og 6 og bilagene IV (RIP) og V (RiCo), skal han eventuelt innføre i fraktbrevet:

a) i dertil bestemt felt

— art, eiendomsmerke og i tilfelle nummer på lessemidler som nyttes til feste og beskyttelse av godset under transporten, f. eks. presenning, kjetting, tau osv. (paller unntatt). For lessemidler som ikke er forsynt med nummer, angis antallet foran arten.

b) i feltet for «EUR»-utvekslingsutstyr

bare det antall av utstyret som kan utveksles, (dvs. merket EUR), nemlig

— EUR — paller ved symbolet



),

— EUR — pallbokser ved symbolet



):

- c) i feltene for antall, emballasje og, om nødvendig, i feltet for godsbetegnelse,
 — i tillegg til det som er anført under b)
 dessuten antallet av EUR-merket utvekslingsutstyr (hvert slag for seg);
 — antallet av privat utstyr (hver slag for seg), f. eks.:
 — private paller som er tillatt av jernbanen, med eiendomsmerket til den jernbane som har tillatt dem og med tegnet **P**
 — private pallbokser som er tillatt av jernbanen, med eiendomsmerket til den jernbane som har tillatt dem og med tegnet **P**
- d) i dertil bestemt felt
 vekten (egenvekten) av
 — containere som bilag V (RiCo) kan anvendes på,
 — lessemidler,
 — utvekslingsutstyr eller privat utstyr godkjent av jernbanen,
 — beskyttelsesmidler mot varme og kulde,
 — øvrige redskaper nevnt i tariffene
 ved å sette (om nødvendig i det felt som er bestemt for godsbetegnelse). Disse vekter føres under vektangivelsene ifølge § 5 d), som omfatter godsets bruttovekt samt eventuell vekt av emballasje og private paller ikke godkjent av jernbanen.
17. Feltene for sender henholdsvis mottaker har spalte for kundenummer. Senderen skal om mulig anføre sin egen, respektive mottakerens kode, hvis han kjenner den.
18. Senderen skal føre vognnummeret i dertil bestemt felt etter følgende mønster:

01-85-1370315-9

Artikkel 7.

Ansvar for angivelsene i fraktbrevet.

Forholdsregler ved overbelastning. Frakttillegg.

§ 1. Senderen er ansvarlig for riktigheten av de angivelser og erklæringer han har anført i fraktbrevet. Han bærer alle følger som oppstår ved at disse angivelser eller erklæringer er uriktige, unøyaktige, ufullstendige eller skrevet på andre steder enn bestemt. Hvis plassen ikke rekker, skal senderen på vedkommende sted vise til det sted i fraktbrevet hvor fortsettelsen finnes anført.

§ 2. Jernbanen er til enhver tid berettiget til å undersøke om sendingen svarer til det som er angitt i fraktbrevet, og om forskriftene for befordring av gods som bare mottas til befordring på visse betingelser, er iaktatt.

Ved undersøkelse av innholdet i en sending, skal senderen eller mottakeren oppfordres til å overvære undersøkelsen alt etter som denne finner sted på sender- eller bestemmelsesstasjonen. Hvis vedkommende ikke innfinder seg, eller hvis undersøkelsen finner sted på en underveisstasjon, skal den, såfremt lovforskrifter eller

reglementer i den stat hvor undersøkelsen finner sted ikke foreskriver noe annet, foretas i nærvær av to vitner, som ikke tilhører jernbanen. På en underveisstasjon kan jernbanen imidlertid bare undersøke innholdet når det er nødvendig av driftsmessige hensyn, eller når toll- eller andre offentlige myndigheters forskrifter forlanger det.

Resultatet av undersøkelsen av angivelsene i fraktbrevet skal anmerkes på dette. Hvis undersøkelsen finner sted på senderstasjonen, skal anmerkningen også settes på fraktbrevduplikatet hvis dette befinner seg hos jernbanen. Hvis sendingen ikke svarer til det som er angitt i fraktbrevet, eller er forskriftene for befordring av gods som bare mottas til befordring på visse betingelser ikke iaktatt, hefter godset for omkostningene ved undersøkelsen, medmindre de betales på stedet.

§ 3. Enhver stats lover og reglementer bestemmer på hvilke betingelser jernbanen er forpliktet til å fastslå godsets vekt eller kolloienes antall, så vel som vognenes virkelige egenvekt.

Jernbanen er pliktig til å anføre i fraktbrevet hva den har konstatert med hensyn til vekt, kolloiantall og vognenes virkelige egenvekt.

§ 4. Ved veiing på vognvekt fastsettes vekten ved å trekke den egenvekt som er angitt på vogna fra den lessede vogns totalvekt, med mindre en annen egenvekt er funnet ved særskilt veiing av tomvogna.

Veiing på private vognveker likestilles med veiing på jernbanens vognveker, såfremt de betingelser vedkommende jernbane har fastsatt for dette oppfylles.

§ 5. Hvis det blir konstatert vektforskjell ved en veiing foretatt av jernbanen etter at fraktavtalen er sluttet, skal det i følgende tilfelle ved fraktberegningen nyttes den vekt som senderstasjonen har fastsatt, eller i mangel av dette, den vekt som senderen har angitt:

- a) hvis forskjellen åpenbart er oppstått på grunn av godsets naturlige beskaffenhet eller været's innflytelse;
- b) hvis jernbanens veiing er foretatt på vognvekt etter at fraktavtalen er inngått, og resultatet ikke viser større avvik enn 2 % fra den vekt som senderstasjonen har fastslått, eller i mangel av dette, fra den vekt som er angitt av senderen.

§ 6. Senderen må når opplessingen av en sending påhviler ham, påse at lastegrensen overholdes. Bestemmelsene om de lastegrenser som skal iakttas, kunngjøres på samme måte som tariffene. Jernbanen oppgir på senderens anmodning den lastegrense som må iakttas.

§ 7. Foruten betaling av fraktforskjell og erstatning for eventuelle skader, kan jernbanen i følgende tilfelle forlange frakttillegg som nevnt nedenfor:

- a) 2,— frcs. pr. kilo for hele kolliets bruttovekt
 1. ved uriktig, unøyaktig eller ufullstendig angivelse av de stoffer og gjenstander som i henhold til Bilag 1 er utelukket fra befordring;
 2. ved uriktig, unøyaktig eller ufullstendig angivelse av de stoffer og gjenstander som i henhold til Bilag 1 bare betingelsesvis er tillatt, eller når de sikkerhetsforskrifter som er fastsatt i bilaget ikke iakttas;
- b) 15,— frcs. i frakttillegg for hver 100 kg som overstiger vognas lastegrense når vogna er lesset av senderen;
- c) det dobbelte av forskjellen
 1. mellom den frakt som skulle vært oppkrevet fra sender — til bestemmelsesstedet og den frakt som er blitt beregnet ved uriktig, unøyaktig eller ufullstendig angivelse av en sending som inneholder annet gods enn nevnt under a), eller enhver angivelse som kan føre til at sendinger fraktberegnes etter en lavere tariff enn den som skulle vært brukt;
 2. mellom frakten for den angitte og den fastslåtte vekt ved angivelse av lavere vekt enn den virkelige.
Når sendingen består av godsslag med forskjellige takster, og vekten av hvert godsslag lett lar seg fastsette, skal frakttillegget beregnes etter den takst som gjelder for hvert enkelt godsslag hvis dette gis lavere frakttillegg;
- d) hvis det for en og samme vogn er angitt lavere vekt enn den virkelige og det dessuten er overbelastning, oppkreves frakttilleggene for begge overtredelser.

§ 8. De frakttillegg som overensstemmende med § 7 skal oppkreves, hefter godset for, uansett hvor de forhold som berettiger til deres oppkreving er blitt fastslått.

§ 9. Frakttilleggenes størrelse og grunnen til at de skal kreves opp skal angis i fraktbrevet.

§ 10. Frakttillegg oppkreves ikke

- a) ved uriktig vektangivelse, når jernbanen etter de bestemmelser som gjelder for senderstasjonen, er forpliktet til å veie godset;
- b) ved uriktig vektangivelse eller ved overbelastning hvis senderen i fraktbrevet har forlangt at veiingen skal utføres av jernbanen;

- c) ved overbelastning forårsaket av værforholdene under transporten, hvis det bevises at vekten av lasten ikke overskred lastegrensen ved innleveringen på senderstasjonen;
- d) ved vektøkning oppstått under transporten uten at det er overbelastning, hvis det bevises at denne økning skyldes værforholdene;
- e) ved uriktig vektangivelse uten at det er overbelastning, når forskjellen mellom den vekt som er angitt i fraktbrevet og den konstaterte vekt ikke overstiger 3 % av den angitte vekt;
- f) ved overskridelse av lastegrensen når jernbanen verken har kunngjort lastegrensen eller opplyst senderen om den, på en slik måte at han kunne ha tatt hensyn til den.

§ 11. Når senderstasjonen eller en underveisstasjon fastslår at en vogn er overbelastet, kan den overskytende del av lasten fjernes fra vogna, selv om det ikke er grunn til å oppkreve noe frakttillegg. Senderen skal om mulig uten opphold anmodes om å gi beskjed angående disponering av den overskytende del av lasten.

Har imidlertid mottakeren i henhold til artikkel 22 endret fraktavtalen, skal han underrettes med anmodning om å gi beskjed angående disponering av den overskytende del av lasten.

Frakten for den overskytende del av lasten beregnes for den tilbakelagte strekning etter den takst som er nyttet for hovedsendingen, eventuelt med frakttillegg som anført i § 7. I tilfelle avlesning oppkreves omkostningene for dette etter tariffen for ekstraavgifter ved den bane som besørger avlesningen.

Hvis den berettigede bestemmer at den overskytende del av lasten skal sendes til hovedsendingens bestemmelsesstasjon, til en annen bestemmelsesstasjon eller tilbake til senderstasjonen, behandles den overskytende del som en særskilt sending.

Alminnelige tilleggsbestemmelser.

1. Det frakttillegg som er forutsatt i § 7 a), kan også oppkreves for stoffer og gjenstander som er tillatt til befordring med hjemmel i en avtale mellom to eller flere stater eller på grunn av tariffbestemmelser ifølge art. 4 § 2 selv om de ikke er tillatt etter Bilag I eller er undergitt lempeligere betingelser enn dem som er inntatt i Bilag I.
2. Den stasjon, som har fastslått overbelastningen, og de etterfølgende staters grenseinngangsstasjoner avgjør om sendingen kan viderebefordres uten endring på strekningene i den stat de ligger. Er en stasjon av den mening at lasten må endres, forholder den seg slik:
 - a) kan hele sendingen uten særskilt fare for godset omlesses til en egnet vogn, skal det leses om, og vogna skal sendes til sitt bestemmelsessted; eventuelt innhentes forholdsordre fra den berettigede.

- b) hvis omlessing til en enkelt vogn ikke er mulig, avgjør stasjonen under hensyn til den berettigedes interesser om hans forholdsordre for den videre fremgangsmåte skal innhentes, eller om den overskytende del av lasten uten videre skal sendes til bestemmelsesstedet.

Artikkel 8.

Inngåelse av fraktavtalen. Fraktbrevduplikat.

§ 1. Fraktavtalen er inngått så snart senderstasjonen har mottatt godset til befordring sammen med tilhørende fraktbrev. Som tegn på at godset er mottatt stempler senderstasjonen fraktbrevet med sitt datostempel.

§ 2. Fraktbrevet og eventuelle tilleggsblad skal stemples umiddelbart etter at hele den sending som er angitt i fraktbrevet, er mottatt, og, dersom gjeldende bestemmelser på senderstasjonen tillater det, de omkostninger senderen har påtatt seg er betalt eller sikkerhet er deponert etter art. 17 § 7. Stemplingen skal foregå i nærvær av senderen hvis han forlanger det.

§ 3. Det stemplede fraktbrev tjener som bevis for fraktavtalen.

§ 4. For gods som senderen selv skal lesse opp ifølge tariffbestemmelser eller særskilt overenskomst, hvis slik overenskomst er tillatt på senderstasjonen, tjener fraktbrevets angivelser av godsets vekt eller kolloantall som bevis mot jernbanen bare når denne har bekreftet vekt eller kolloantall og anmerket dette i fraktbrevet. Disse angivelser kan eventuelt bevises også på andre måter enn ved at jernbanen bekrefter og anmerker det i fraktbrevet.

Jernbanen hefter verken for godsets vekt eller for kolloantallet ifølge angivelse i fraktbrevet, når differansen i vekt eller kolloantall åpenbart ikke skyldes en faktisk manko.

§ 5. Jernbanen er forpliktet til å bekrefte mottakelsen av godset med angivelse av den dag det er mottatt til befordring, ved å sette sitt datostempel på fraktbrevduplikatet før dette tilbakeleveres senderen.

Duplikatet har verken fraktbrevs eller konnossements betydning.

Artikkel 9.

Tariffer. Særskilte overenskomster.

§ 1. Frakt og ekstraavgifter beregnes etter de i enhver stat lovlig gjeldende og behørig kunngjorte tariffer som er i kraft når fraktavtalen inngås, selv om frakten blir beregnet særskilt for forskjellige delstrekninger.

Kunngjøring av internasjonale tariffer er nødvendig bare i de stater hvis jernbaner deltar i tariffen som sender- eller bestemmelsesbaner.

Forhøyelser i internasjonale tariffer og andre skjerpelser av deres transportbetingelser trer i kraft tidligst 15 dager etter kunngjøringen, unntatt i følgende tilfelle:

- a) hvis en internasjonal tariff forutsetter at en lokal tariff utstrekkes til å gjelde for hele transportstrekningen, gjelder lokal-tariffens frister for kunngjøringen;
- b) hvis forhøyelsen av takstene i en internasjonal tariff er en følge av en alminnelig forhøyelse av takstene i lokaltariffen til en av de deltagende baner, trer de forhøyede takster i kraft dagen etter at de kunngjøres, forutsatt at tilpassingen av takstene i den internasjonale tariff til denne forhøyelse er blitt kunngjort minst 15 dager i forveien. Denne kunngjøring må imidlertid ikke foretas før det tidspunkt forhøyelsen av takstene i vedkommende lokaltariff blir kunngjort;
- c) hvis de takster og tilleggsavgifter som de internasjonale tariffer inneholder må endres på grunn av kurssvingninger, eller hvis åpenbare feil må rettes, trer disse endringer og rettelser i kraft dagen etter at de er kunngjort.

Tariffene skal inneholde alle nødvendige angivelser for beregning av frakt og ekstraavgifter og eventuelt bestemmelser angående omregningskurser.

Tariffene og tariffendringene gjelder som behørig kunngjort så snart jernbanen har stillet alle enkelheter om disse til brukernes disposisjon.

§ 2. Tariffene skal inneholde alle særskilte betingelser for de forskjellige befordringsmåter og særlig om de gjelder for il- eller fraktgods. Hvis en jernbane for alle eller enkelte godsslag eller for visse strekninger har fastsatt en tariff for bare en eneste befordringsmåte, kan denne tariff nyttes for alle sendinger, likegyldig om de er ledsaget av fraktgods- eller ilgodsfraktbrev; i slike tilfelle gjelder de leveringsfrister som er fastsatt i art. 11 for den befordringsmåte som følger av de enkelte fraktbrevtyper, jfr. art. 6 § 3.

Tariffens bestemmelser gjelder bare når de ikke er i strid med denne overenskomst; i motsatt fall er de ugyldige.

I internasjonal trafikk kan det i de internasjonale tariffer bestemmes at de lokale tariffer ikke skal kunne nyttes, forutsatt at dette gjennomsnittlig ikke medfører vesentlig høyere takster enn dem som fremkommer ved å slå sammen takstene i lokaltariffene.

Bruken av en internasjonal tariff kan gjøres avhengig av at dette uttrykkelig blir forlangt i fraktbrevet.

§ 3. Tariffene skal nyttes på samme betingelser for alle trafikanter.

Jernbanene kan, med forbehold om samtykke fra sine regjeringer, slutte særavtaler som inneholder fraktnedsettelse eller andre fordele, forutsatt at alle trafikanter under de samme forhold innrømmes de samme betingelser.

Fraktnedsettelse kan innrømmes for jernbanedriften, for offentlige administrasjoners drift eller for velgjørenhetsarbeid.

Jernbanen er ikke forpliktet til å kunngjøre de tiltak som er truffet i henhold til annet og tredje avsnitt.

§ 4. Foruten de frakter og ekstraavgifter som er angitt i tariffene, kan det til fordel for jernbanen bare oppkreves utgifter som jernbanen har hatt, såsom toll-, skatte-, politiavgifter, avgifter som ikke er angitt i tariffen for overføring fra en stasjon til en annen, omkostninger ved istandsettelse av godsets ytre eller indre emballasje som er nødvendig for å bevare det, og lignende utgifter. Disse utgifter skal behørig fastslås og spesifiseres i fraktbrevet med angivelse av alle bevismidler. Når disse bevismidler består av dokumenter som er vedlagt fraktbrevet og når betalingen av disse utgifter påhviler senderen, skal bilagene ikke utleveres mottakeren med fraktbrevet, men tilstilles senderen sammen med den regning over omkostningene som er nevnt i artikkel 17 § 7.

Artikkel 10.

Veiforskrifter og tariffanvendelse.

§ 1. Senderen kan i fraktbrevet foreskrive befordringsveien ved å angi grenseoverganger eller grensestasjoner, og eventuelt overgangsstasjoner mellom jernbanene. Han kan bare angi grenseoverganger og grensestasjoner som er åpne for trafikk i vedkommende forbindelse.

§ 2. Jevngodt med veiforskrift er:

- a) angivelse av de stasjoner hvor det skal finne sted formaliteter som er forlangt av tollvesenet eller andre offentlige myndigheter, likeledes stasjoner hvor særlige forholdsregler skal treffes for godset (stell av levende dyr, omising m.m.);
- b) angivelse av de tariffer som skal nyttes, når dette er tilstrekkelig for å bestemme hvilke stasjoner tariffene skal nyttes mellom;
- c) angivelse av at alle eller visse omkostninger skal betales inntil X (X betegner et tariffsnittpunkt mellom naboland).

§ 3. Jernbanen kan utenom de tilfelle som er nevnt i artikkel 5

§§ 4 og 5 og artikkel 24 § 1 bare utføre transporten over annen vei enn foreskrevet av senderen, hvis følgende to betingelser er oppfylt:

- a) at de formaliteter som er foreskrevet av toll- og andre offentlige myndigheter og de særlige forholdsregler for godset (stell av levende dyr, omising m.m.) alltid kan foregå på de stasjoner senderen har angitt;
- b) at omkostningene og leveringsfristene ikke blir større enn beregnet over den vei senderen har foreskrevet.

§ 4. Omkostninger og leveringsfrister blir, med forbehold for bestemmelsene i § 3, beregnet over den transportvei senderen har foreskrevet, eller i mangel av veiforskrift, over den transportvei jernbanen har valgt.

§ 5. Senderen kan i fraktbrevet foreskrive de tariffer som skal nyttes. Jernbanen er forpliktet til å nytte disse tariffer hvis betingelsene for bruken av dem oppfylles.

§ 6. Hvis de forskrifter senderen har gitt ikke er tilstrekkelige til å bestemme befordringsveien eller de tariffer som skal nyttes, eller hvis noen av disse forskrifter er motstridende, velger jernbanen den befordringsvei eller de tariffer som synes fordelaktigst for senderen.

Jernbanen er ansvarlig for skader som kan oppstå ved slikt valg bare i tilfelle av forsett eller grov uaktsomhet.

§ 7. Finnes det en internasjonal tariff fra senderstasjonen til bestemmelsesstasjonen og har jernbanen i mangel av tilstrekkelige angivelser av senderen nyttet denne tariff, skal den på anmodning av den berettigede tilbakebetale den eventuelle forskjell mellom den frakt som er beregnet på denne måte og den frakt som ville ha fremkommet ved å legge samme fraktene etter andre tariffer over samme strekning, dersom forskjellen overstiger 10 francs pr. fraktbrev.

Tilsvarende gjelder under like forutsetninger når jernbanen i mangel av tilstrekkelige angivelser fra senderen har beregnet frakten ved en kombinasjon av flere tariffer istedenfor å nytte en prismessig gunstigere internasjonal tariff.

Alminnelige tilleggsbestemmelser.

1. Angivelser i fraktbrevet avgitt i alminnelig form som «korteste vei», «billigste tariff» er ikke forpliktende for jernbanen.
2. For beregning av den fraktdifferanse som skal tilbakebetales etter § 6 gjelder omregningskursen fastsatt etter alm. till.best. til art. 18.
3. For beregning av det beløp som skal tilbakebetales etter § 7 skal nyttes den omregningskurs som opprinnelig ble brukt ved fraktbereg-

- ningen, eller som skulle ha vært brukt, hvis ikke den internasjonale tariff eller en kombinasjon av tariffen hadde vært nyttet. Det beløp som skal betales er lik det beløp som er utregnet på denne måte.
4. I henhold til CIM og på etterfølgende betingelser har senderen, ved påtegning i fraktbrevet, rett til å be om etterising underveis.

Etterising kan bare forlanges på de stasjoner som er spesielt angitt av jernbanen. På senderens forlangende opplyser senderstasjonen hvilke stasjoner det gjelder.

Senderen skal angi i fraktbrevet hvem som skal utføre etterisingen. Jernbanen kan bestemme at virksomheten til dem som utfører oppdraget, gjøres avhengig av jernbanens godkjenning. Senderen skal anmerke ønsket om etterising i dertil bestemt felt i fraktbrevet med følgende ordlyd: «Etterising i (stasjon) ved (den som skal utføre oppdraget, dvs. det private firma eller jernbanen, hvis denne selv utfører etterising)».

Jernbanens tariffen bestemmer eventuelt om og under hvilke forutsetninger ønsker om etterising fra senderen, den rådighetsberettigede mottaker, eller fra den som har fått oppdraget av en av disse, kan godtas når denne forretning ikke ble forlangt i fraktbrevet.

Artikkel 11.

Leveringsfrister.

§ 1. Leveringsfristene blir fastsatt ved forskrifter som gjelder mellom de jernbaner som deltar i transporten, eller ved de internasjonale tariffen som kan nyttes fra senderstasjonen til bestemmelsesstasjonen. De leveringsfrister som er fastsatt på denne måte må ikke overstige dem som ville fremkomme etter bestemmelsene i etterfølgende paragrafer.

§ 2. Hvis leveringsfrister i henhold til § 1 ikke er fastsatt i forskriftene eller i de internasjonale tariffen, utgjør de med forbehold for bestemmelsene i etterfølgende paragrafer:

a) for vognlastsendinger:

1. som ilgods:

ekspedisjonsfrist	12 timer
befordringsfrist	
— for de første 300 km	24 »
— deretter for hver påbegynt 400 km	24 »

2. som fraktgods:

ekspedisjonsfrist	24 timer
befordringsfrist	
— for de første 200 km	24 »
— deretter for hver påbegynt 300 km	24 »

b) for stykkgodssendinger:

1. for ilgods:

ekspedisjonsfrist	12 timer
befordringsfrist	
— for hver påbegynt 300 km	24 »

2. for fraktgods:
 ekspedisjonsfrist 24 timer
 befordringsfrist
 — for hver påbegynt 200 km 24 »

Alle avstander gjelder tariffkilometer.

§ 3. Befordringsfristen beregnes etter samlet avstand mellom sender- og bestemmelsesstasjonen. Ekspedisjonsfristen beregnes bare en gang, uten hensyn til antall deltagende banenett.

§ 4. Enhver stats lover og reglementer bestemmer i hvilken utstrekning jernbanene har rett til å fastsette tilleggsfrister i følgende tilfelle:

- a) for sendinger som mottas til befordring utenfor en stasjon, eller som blir utlevert utenfor stasjonen;
- b) for sendinger som befordres:
 over en strekning eller et banenett som ikke er utstyrt for rask behandling av sendingene,
 over sjøvei eller innenlandske vannveier med ferje eller båt, eller over en rute uten jernbane, eller
 over forbindelser som knytter sammen to linjer tilhørende samme eller forskjellige banenett, eller
 over sidelinjer, eller
 over en linje som ikke har normal sporvidde;
- c) for sendinger som blir befordret etter lokale spesialtariffer og unntakstariffer til nedsatte takster;
- d) for ekstraordinære forhold som har til følge:
 usedvanlig trafikkøkning, eller
 usedvanlige driftsvansker.

§ 5. De tilleggsfrister som er forutsatt i § 4 a), b) og c) skal fremgå av tariffene.

De tilleggsfrister som er forutsatt i § 4 d) må kunngjøres, og trer ikke i kraft før de er kunngjort.

§ 6. Leveringsfristen begynner å løpe fra midnatt etter at godset i henhold til artikkel 8 § 1 er mottatt til befordring. Er imidlertid påfølgende dag en søndag eller en lovbestemt helligdag, og ilgodskspedisjonen på senderstasjonen ikke er åpen denne søndag eller helligdag, begynner leveringsfristen for ilgodssendinger å løpe først 24 timer senere.

§ 7. Leveringsfristen forlenges med varigheten av oppholdet når dette ikke skyldes jernbanen:

- a) ved undersøkelsen i henhold til artikkel 7 §§ 2 og 3, hvis avvik fra angivelsene i fraktbrevet blir fastslått;

ved oppfyllelsen av toll- eller andre offentlige myndigheters formaliteter;

- c) ved endring av fraktavtalen etter artiklene 21 og 22;
- d) ved særlige forholdsregler for godset (stell av levende dyr, omising m. m.);
- e) når omlesning eller korrigering av lessemåten må foretas som følge av mangelfull lessing utført av senderen;
- f) ved enhver trafikkavbrytelse som midlertidig hindrer påbegynnelsen eller fortsettelsen av befordringen.

§ 8. Leveringsfristen avbrytes:

- a) for fraktgodssendinger på søndager og lovbestemte helligdager;
- b) for ilgodssendinger på søndager og visse lovbestemte helligdager, når en stats lover og forskrifter bestemmer at leveringsfristen avbrytes disse dager for innenlandsk godstrafikk med jernbane;
- c) for ilgods og fraktgods på lørdager hvis en stats lover eller forskrifter fastsetter at leveringsfristen avbrytes disse dager for innenlandsk godstrafikk med jernbane.

§ 9. Årsaken til varigheten av avbrytelsen av leveringsfristen i de tilfelle som er nevnt i §§ 7 og 8 skal anmerkes i fraktbrevet. Denne forlengelse og avbrytelse av leveringsfristen kan eventuelt bevises på annen måte.

§ 10. Hvis leveringsfristen utløper etter at ekspedisjonstiden er slutt på bestemmelsesstasjonen, utløper den først 2 timer etter at ekspedisjonstiden er begynt følgende dag.

Løper leveringsfristen for ilgodssendinger ut en søn- eller helligdag som nevnt i § 8 b), utløper fristen på samme tid nærmest på følgende hverdag.

§ 11. Leveringsfristen er overholdt hvis før den utløper:

- a) mottakeren er blitt underrettet om godsets ankomst, og dette er stilt til hans forføyning når det gjelder en sending som skal utleveres på stasjonen, og mottakeren skal underrettes om at den er kommet.
- b) godset stilles til forføyning for mottakeren når det gjelder en sending som skal utleveres på stasjonen, og mottakeren ikke skal underrettes om at den er kommet;
- c) godset stilles til disposisjon for mottakeren når det gjelder en sending som skal utleveres utenfor stasjonen.

Alminnelig tilleggsbestemmelse.

1. For forklaring av begrepene «vognlastsending» og «stykkgodssending» gjelder bestemmelsene ved senderstasjonen for hele transportstrekningen.

Artikkel 12.

Godsets tilstand. Emballasje og merking.

§ 1. Når jernbanen mottar til befordring gods som viser synlige tegn på skade, kan den forlange at godsets tilstand særskilt anmerkes i fraktbrevet.

§ 2. Når godset etter sin natur krever emballasje, skal senderen emballere godset således at det under transporten bevares mot helt eller delvis tap og skade, og slik at det ikke forårsaker skade på personer, materiell eller annet gods.

For øvrig skal emballasjen være i samsvar med bestemmelsene i senderbanens tariff og reglementer.

§ 3. Hvis senderen ikke har etterkommet forskriftene i § 2, kan jernbanen enten nekte å motta sendingen, eller forlange at senderen ved anførsel i fraktbrevet erkjenner at godset mangler emballasje, eller at emballasjen er i mangelfull stand, og nøye beskriver mangelen.

§ 4. Senderen er ansvarlig for alle følger av at emballasjen mangler eller er mangelfull. Han er især forpliktet til å erstatte den skade som jernbanen av denne grunn påføres. Hvis fraktbrevet ikke inneholder noen anmerkning, påhviler det jernbanen å påvise at emballasjen manglet eller var mangelfull.

§ 5. Når en sender pleier å ekspedere på samme stasjon ensartet gods som krever emballasje, og dette innleveres uemballert eller med den samme mangel ved emballasjen, kan han istedenfor særskilt erklæring for hver sending etter bestemmelsene i § 3, på vedkommende stasjon avgi en alminnelig erklæring overensstemmende med blankett fastlagt og offentliggjort av jernbanen. I dette tilfelle skal fraktbrevet inneholde en henvisning til den alminnelige erklæring som er innlevert på senderstasjonen.

§ 6. Med forbehold for de unntak som er inntatt i tariffene, skal senderen angi med tydelig og holdbar skrift på hvert stykk-godskolli i nøye samsvar med fraktbrevet, og på en måte som utelukker enhver forveksling:

- a) mottakerens adresse på kolliet eller på merkelapp godkjent av jernbanen;
- b) bestemmelsesstasjonen.

Mottakerens navn og adresse skal likeledes angis hvis dette er foreskrevet i senderbanens reglement, enten åpent eller i en brettet merkelapp, som bare åpnes hvis fraktbrevet mangler.

I jernbane—sjøtransport skal angivelsene under bokstavene a) og b) også anbringes på hvert kolli i vognlaster som skal omlastes.

Gamle påskrifter og merkelapper skal senderen stryke over eller fjerne.

§ 7. Med forbehold for de unntak som uttrykkelig er angitt i tariffene, skal gjenstander som har lett for å gå i stykker (f.eks. glassvarer, porselen, pottemakerarbeider), gjenstander som har lett for å spres i vogna (som nøtter, frukt, dyrefór, stein), samt gods som kan tilsmusse eller skade annet gods (som kull, kalk, aske, alminnelig jord, fargejord), bare befordres som vognlaster, medmindre slikt gods emballeres eller samles så det ikke kan gå i stykker, tapes, tilsmusse eller skade annet gods.

Alminnelige tilleggsbestemmelser.

1. Jernbanene gjør mønsteret for alminnelig erklæring om feil eller mangel ved emballasjen kjent slik som lovbestemt i vedkommende stat.
2. Alt som skal føres på godskolliene i h.t. § 6 kan anbringes på samme merkelapp.
3. Jernbanen kan forlange at små stykkgodskolli av samme slag (små jernkolli o.l.) hvis mottakelse og opplesing forårsaker betraktelig tidsspille, skal sammenbindes eller emballeres slik at de utgjør større enheter.
4. Sendinger av plater, film og papir forsynt med en emulsjon som er ømfintlig for lys, radioaktive og andre stråler (som fotografiske plater eller papirer, kinematografiske, fotografiske og radiografiske filmer, osv.), må av senderen forsynes med sedler på $10,5 \times 14,8$ cm størrelse (A6-format). Denne seddel skal, med bokstaver i minst 4 cm størrelse, ha påskriften «FOTO» og gjengi en minst 8 cm bred på begge sider perforert filmstrimmel. Kolliene kan også kjennetegnes ved en sjablon med ovennevnte angivelser.

Artikkel 13.

Følgepapirer til oppfyllelse av toll- og andre offentlige myndigheters forskrifter. Tollforsegling.

§ 1. Senderen er forpliktet til å vedlegge fraktbrevet de følgepapirer som er nødvendige for å oppfylle toll- og andre offentlige myndigheters forskrifter, før godset utleveres til mottakeren. Disse papirer må bare omfatte gods som er anført på et og samme fraktbrev, med mindre offentlige forskrifter eller tariffene bestemmer noe annet.

Er slike papirer ikke vedlagt fraktbrevene (se art. 15 § 1) eller skal de legges fram av mottakeren, må senderen angi i fraktbrevet den stasjon, det tollsted eller annen myndighet hvor papirene stilles til jernbanens forføyning og hvor formalitetene kan oppfylles. Er senderen selv tilstede når toll- eller andre offentlige myndigheter behandler sendingen eller lar han seg representere ved en fullmektig,

er det tilstrekkelig hvis følgepapirene blir forelagt under behandlingen.

§ 2. Jernbanen er ikke forpliktet til å undersøke om de medsendte papirer er riktige og tilstrekkelige.

Senderen er ansvarlig overfor jernbanen for alt tap som måtte oppstå ved at disse papirer mangler, er utilstrekkelige eller uriktige, medmindre det foreligger skyld fra jernbanens side.

Jernbanen er, hvis den har utvist skyld, ansvarlig for følgene ved tap eller uriktig anvendelse av de papirer som er anført i fraktbrevet og som er vedlagt dette, eller betrodd jernbanen, eller at de i det hele tatt ikke blir anvendt. Dog skal den ikke betale høyere erstatning enn den skulle ha gjort om godset var gått helt tapt.

§ 3. Senderen er forpliktet til å sørge for at godset emballeres og dekkes som foreskrevet av toll- og andre offentlige myndigheter.

Hvis senderen ikke har emballert godset eller dekket det overensstemmende med disse forskrifter, har jernbanen rett til å besørge det. Godset hefter for omkostningene.

Jernbanen kan tilbakevise sendinger hvis toll- eller annen myndighets forsegling er skadd eller mangelfull.

Kapitel II.

Utførelsen av fraktkontrakten.

Artikkel 14.

Innlevering og opplessing av godset.

§ 1. Fremgangsmåten når godset innleveres til befordring retter seg etter de lover og reglementer som gjelder for senderstasjonen.

§ 2. De forskrifter som gjelder for senderstasjonen, bestemmer om opplessingen av godset påhviler jernbanen eller senderen, med mindre denne overenskomst inneholder andre bestemmelser om dette, eller det er truffet særskilt avtale mellom jernbanen og senderen, og dette er anmerket i fraktbrevet.

Når opplessingen utføres av senderen, er han ansvarlig for alle følger av mangelfull lessing. Han er især forpliktet til å erstatte den skade som jernbanen påføres som følge av dette. Det påhviler jernbanen å føre bevis for den mangelfulle lessing.

§ 3. Om godset skal befordres i lukkede vogner, åpne vogner, spesialvogner eller i åpne vogner dekket med presenning, retter seg etter bestemmelsene i de internasjonale tariffen, med mindre denne overenskomst inneholder andre forskrifter. Hvis det ikke finnes

internasjonale tariffier, eller disse ikke inneholder bestemmelser om dette, gjelder senderstasjonens bestemmelser for hele transportstrekningen.

Artikkel 15.

Toll- og andre offentlige myndigheters forskrifter.

§ 1. Så lenge godset er underveis, besørger jernbanen oppfyllelsen av toll- og andre offentlige myndigheters forskrifter. Den kan på eget ansvar overlate dette til en fullmektig eller selv besørge det. I begge tilfelle har jernbanen samme forpliktelse som en kommisjonær.

Dog kan senderen ved en anmerkning i fraktbrevet, eller mottakeren ved en forføyning i henhold til artikkel 22, forlange:

- a) selv å få være til stede ved de handlinger som er nevnt i foregående avsnitt, eller la seg representere ved en fullmektig, for å gi alle opplysninger og fremlegge alle nødvendige erklæringer;
- b) at han selv eller hans fullmektig utfører formalitetene, hvis og i den utstrekning lover og forskrifter i det land hvor disse formaliteter skal utføres, tillater det;
- c) at han, hvis han selv eller hans fullmektig er til stede ved eller utfører formalitetene, betaler toll og andre omkostninger, når lover og forskrifter i det land hvor disse formaliteter utføres, tillater det.

Verken senderen, mottakeren som har disposisjonsretten eller deres fullmektig har rett til å ta godset i besittelse.

Hvis senderen til oppfyllelse av toll- eller andre offentlige myndigheters forskrifter har angitt en stasjon hvor disse forskrifter etter gjeldende bestemmelser ikke kan oppfylles, eller har han foreskrevet en fremgangsmåte som ikke kan utføres, handler jernbanen slik det etter dens skjønn stemmer best med den berettigedes interesser, og underretter senderen om de forholdsregler som er truffet.

Har senderen i fraktbrevet anført en frankaturforskrift som omfatter tollavgiftene, har jernbanen rett til etter eget valg å oppfylle tollformalitetene underveis eller på bestemmelsesstasjonen.

§ 2. Med forbehold av det unntak som er nevnt i siste avsnitt i § 1, har mottakeren rett til å besørge oppfyllelsen av tollformalitetene på bestemmelsesstasjonen når det på denne finnes tollkontor, og fraktbrevet enten foreskriver tollbehandling ved ankomsten, eller godset i mangel av en sådan forskrift ankommer ufortollet til bestemmelsesstasjonen. Disse formalitetene kan også oppfylles av mottakeren på en bestemmelsesstasjon uten tollsted, hvis lover eller

forskrifter tillater det, eller hvis jernbanen og tollvesenet er blitt enige om det på forhånd. Hvis mottakeren gjør bruk av denne rett, må han på forhånd betale de omkostninger som hviler på sendingen.

Hvis fraktbrevet ikke er innløst av mottakeren innen den frist som er fastsatt av bestemmelsesbanen, kan jernbanen gå fram som anført i § 1.

Alminnelige tilleggsbestemmelser.

1. Hvis tollkontoret befinner seg en viss avstand fra den underveisstasjon som senderen har foreskrevet for tollbehandling, avgjør jernbanen om godset skal overføres til tollkontoret eller om tollbehandlingen skal foretas på jernbanestasjonen. Godset hefter for omkostningene.

2. Ønsker senderen å gjøre bruk av en av de rettigheter som er nevnt i § 1 a) til c), skal han anmerke dette i dertil bestemt felt i fraktbrevet og angi den stasjon hvor toll- og andre offentlige myndigheters forskrifter skal oppfylles. Vil mottakeren gjøre bruk av en av disse rettigheter, skal han angi dette i sine instruksjoner med angivelse av den stasjon hvor nevnte forskrifter skal utføres.

Artikkel 16.

Utlevering.

§ 1. Jernbanen er forpliktet til å utlevere fraktbrevet og godset til mottakeren på bestemmelsesstasjonen mot kvittering og mot at mottakeren betaler de fordringer som er belastet ham av jernbanen.

Mottakelsen av fraktbrevet forplikter mottakeren til å betale til jernbanen det beløp som er belastet ham.

§ 2. Likestillet med utlevering av godset til mottakeren er, utført i samsvar med gjeldende bestemmelser,

- a) utlevering av godset til toll- eller skattemyndighetene i deres ekspedisjonslokaler eller pakkhus, når disse ikke står under jernbanens oppsyn;
- b) levering til oppbevaring hos jernbanen, til speditørlager eller til et offentlig lager.

§ 3. De lover og forskrifter som gjelder for bestemmelsesstasjonen eller avtaler med mottakeren avgjør om jernbanen har rett eller plikt til å utlevere godset til mottakeren på annet sted enn på bestemmelsesstasjonen, f.eks. på sidespor, på hans bopet, eller på et av jernbanens godshus. Hvis jernbanen utleverer eller lar godset utlevere på sidespor, på hans bopet eller fra et godshus, anses godset som utlevert først når leveringen har funnet sted. Med mindre jernbanen og brukeren av sidesporet har truffet annen avtale, omfattes den virksomhet som utføres for regning og under ledelse av sidesporbrukeren ikke av fraktavtalen.

§ 4. Når godset er kommet til bestemmelsesstasjonen, har mottakeren rett til å forlange at jernbanen overleverer ham fraktbrevet og utleverer godset. Hvis det er konstatert at godset er kommet bort, eller hvis godset ikke er ankommet innen utløpet av den frist som er fastsatt i artikkel 30 § 1, kan mottakeren i eget navn gjøre gjeldende mot jernbanen de rettigheter som følger av fraktavtalen.

§ 5. Den berettigede kan nekte å ta imot godset også etter at han har mottatt fraktbrevet og betalt omkostningene, inntil hans anmodning om bekreftelse av en påstått skade er imøtekommet.

§ 6. For øvrig utleveres godset etter bestemmelseslandets lover og reglementer.

Alminnelig tilleggsbestemmelse.

1. Hvis noe av det gods som er angitt i fraktbrevet mangler ved utleveringen, skal likevel de beløp som er oppført i fraktbrevet betales i sin helhet. Mottakeren beholder uavkortet rett til å forlange tilbakebetalt omkostningene for de gjenstander som ikke er utlevert.

Artikkel 17.

Betaling av omkostningene.

§ 1. Omkostningene (frakt, ekstraavgifter, toll- og andre omkostninger som er oppstått fra godset er mottatt til befordring og inntil utleveringen) skal betales enten av senderen eller av mottakeren overensstemmende med bestemmelsene nedenfor.

Når disse bestemmelser anvendes, blir å betrakte som frakt de beløp som, ifølge den tariff som nyttes, skal legges til frakten etter den vanlige tariff eller unntakstariff.

§ 2. Hvis senderen vil overta omkostningene delvis eller helt, skal dette anmerkes i fraktbrevet på en av følgende måter:

- a) 1. «Franko frakt» når han overtar bare frakten.
2. «Franko frakt — inklusive . . .» når han foruten frakten overtar andre omkostninger. Disse omkostninger må angis nøyaktig. Tilføyelsene, som bare kan omfatte ekstra avgifter eller særskilte omkostninger som oppstår fra godset innleveres til befordring og inntil utleveringen, samt beløp som oppkreves av toll- eller andre offentlige myndigheter, må ikke føre til at summen av omkostninger av samme art deles (f.eks. summen av tollbeløp og fortollingsavgifter. Merverdiavgift betraktes som en særskilt omkostningsart.)
3. «Franko frakt til X» (navnet på et tariffsnittpunkt mellom naboland) når han overtar frakt til X.

4. «Franko frakt — inklusive . . . til X» (navnet på et tariffsnittpunkt mellom naboland) hvis han foruten frakten til X overtar videre omkostninger, med unntak av alle omkostninger som gjelder nabolandet eller den tilstøtende jernbane. Senderen må angi disse omkostninger nøyaktig; tilføelsene, som bare kan omfatte ekstra avgifter eller særskilte omkostninger som oppstår fra godset innleveres til befordring til X, samt beløp som oppkreves av toll- eller andre offentlige myndigheter, må ikke føre til at omkostninger av samme art deles (f.eks. summen av tollbeløp og fortollingsavgifter. Merverdiavgift betraktes som en særskilt omkostningsart.)
- b) «Franko alle omkostninger» når han overtar alle omkostninger (frakt, ekstra avgifter, toll og andre omkostninger).
- c) «Franko . . .» når han overtar et bestemt beløp. Hvis ikke annet er bestemt i tariffene, må dette beløp angis i senderlandets mynt.

Ekstra avgifter og andre omkostninger som etter senderlandets forskrifter og lokale tariffer, eller i tilfelle etter den anvendte internasjonale tariff, skal beregnes for hele strekningen, så vel som avgift for interesse i leveringen ifølge artikkel 20 § 2, skal ved betaling av omkostningene etter punkt a) 4 alltid i sin helhet betales av senderen.

§ 3. De internasjonale tariffer kan for betaling av omkostningene foreskrive bruk av bestemte frankaturforskrifter nevnt i § 2, eller andre forskrifter.

§ 4. De omkostninger senderen ikke har overtatt, anses som henvist til betaling hos mottakeren. Dog skal omkostningene alltid belastes senderen hvis mottakeren ikke har innløst fraktbrevet, eller ikke har gjort sine rettigheter gjeldende etter artikkel 16 § 4, eller endret fraktavtalen etter artikkel 22.

§ 5. Ekstra avgifter som vognleie, godshusleie og veieavgifter, som skal oppkreves etter forhold som skyldes mottakeren, eller etter anmodning fra mottakeren, skal alltid betales av denne.

§ 6. Senderbanen kan av senderen kreve forutbetaling av omkostninger når det gjelder gods som etter dens skjønn er lett utsatt for å bederves, eller som på grunn av ubetydelig verdi eller beskaffenhet ikke byr tilstrekkelig sikkerhet for omkostningene.

§ 7. Hvis størrelsen av de omkostninger som senderen overtar, ikke nøyaktig lar seg bestemme når godset innleveres til befordring, skal disse omkostningene innføres i en frankaturnota, som skal avregnes med senderen senest 30 dager etter leveringsfristens utløp.

Som sikkerhet for beløpet kan jernbanen, mot kvittering, kreve deponert et beløp som omtrent svarer til omkostningene. En spesifisert omkostningsregning utstedt etter frankaturnotaens angivelser, skal utleveres til senderen mot tilbakelevering av kvitteringen.

§ 8. Senderstasjonen skal både i fraktbrevet og i fraktbrevduplikatet spesifisere omkostningene som oppkreves ved innleveringen, med mindre gjeldende forskrifter og tariffer for senderstasjonen bestemmer at disse beløp bare skal spesifiseres i fraktbrevduplikatet. Når det gjelder tilfellene nevnt i § 7, skal disse omkostninger verken spesifiseres i fraktbrevet eller fraktbrevduplikatet.

Alminnelige tilleggsbestemmelser.

1. Forskriftene i § 2 a), b) og c) kan ikke kombineres. Det er således ikke tillatt å anbringe mer enn ett kryss i dertil bestemt felt i fraktbrevet.

Hvis senderen ikke vil overta noen omkostninger, skal han ikke anføre noe i vedkommende felt i fraktbrevet.

Hvis senderen, i dertil bestemt felt i fraktbrevet,
— i henhold til forskriftene i § 2 a), b) og c) har satt mer enn ett kryss,
— har plassert krysset slik at senderens hensikt ikke fremgår tydelig, eller hvis de øvrige innføringer som er foretatt der en villedende eller uforenlige, betraktes alle omkostninger som å betale av mottakeren.
2. Har senderen ved kryss i dertil bestemt felt i fraktbrevet valgt forskriften i § 2 a) uten å supplere den trykte frankaturforskrift med videre innføringer, så betyr dette at han overtar frakten til bestemmelsesstasjonen.
3. Med hensyn til bruk av forskriften
«Franko frakt inklusive» (§ 2 a, pkt. 2)
og «Franko frakt inklusive til X» (§ 2 a, pkt. 4)
gjelder følgende:
 - a) ifølge § 1 omfatter omkostningene utenom frakten
— avgifter
— toll
— de øvrige omkostninger som er oppstått fra innlevering til befordring og til utlevering (jfr. artikkel 9 § 4).
 - b) Vil senderen overta tollene (se punkt d), tredje avsnitt, må dette tydelig gå fram av frankaturforskriften.
Hvis senderen i sin forskrift angir «inklusive avgifter og øvrige omkostninger», omfatter dette også de avgifter jernbanen krever opp for å oppfylle tollforskriftene; toll og andre beløp som skal betales til tollvesenet samt ekstra avgifter ifølge § 5 skal derimot betales av mottakeren.
 - c) Hvis senderen begrenser frankaturen til en del av strekningen (forskrift «Franko frakt inklusive . . . til X»), så gjelder denne begrensning både for frakten og for de øvrige omkostninger som er nevnt i frankaturforskriften.
 - d) Tilføyelsene må ikke føre til at totalbeløpet for en og samme omkostningsart for en strekning som eventuelt er begrenset av forskriften « . . . til X», blir delt.

For eksempel kan senderen overta en eller flere slags avgifter eller øvrige omkostninger, som

- veieavgift
- avgift for å oppfylle tollforskriftene
- avgift for ising eller etterising.

Overtar senderen f.eks. toll, så omfatter dette både toll og andre beløp som skal betales til tollvesenet, unntatt den merverdiavgift (TVA) som tollvesenet krever opp. Sistnevnte avgift er en spesiell omkostningsart.

Derimot gjelder som en ikke tillatt «deling av totalbeløpet av en og samme omkostningsart» f.eks. overtakelsen av

- bare tollen i senderlandet, når senderen overtar frakten ut over senderlandets strekning,
- avgiften for å oppfylle tollforskriftene bare i senderlandet, eller bare i senderlandet og transittlandene, når senderen overtar frakten til bestemmelsesstasjonen,
- en del av eller et bestemt beløp til ising eller etterising som faller på de strekninger senderen har overtatt frakten for.

- e) Har jernbanene offentliggjort en enhetlig kodefortegnelse for avgifter, toll og andre omkostninger, står det senderen fritt, ved betaling av omkostningene etter § 2 a), pkt. 2 eller 4, å nytte kode, bokstaver eller begge deler ved innføring av tilføyelsen i dertil bestemt felt i fraktbrevet. De enkelte omkostningsarter skal da skilles fra hverandre ved tegnet «+». Blir omkostningsartene betegnet med kode og bokstaver, settes koden først.

Under samme forutsetning kan jernbanen bare nytte kode når den angir avgifter, toll og øvrige omkostninger i fraktberegningsavsnittene på fraktbrevets bakside.

4. De etterisingsavgifter som er oppstått etter alminnelig tilleggsbestemmelse 4 til artikkel 10, blir innført i fraktbrevet og betalt av senderen i henhold til frankaturforskriften eller belastet mottakeren, såfremt den berettigede ikke samtidig med anmodning om etterising gjør kjent at han betaler omkostningene direkte til den som foretar etterisingen.

Artikkel 18.

Rettelse av oppkrevde fraktbeløp.

§ 1. Hvis tariffen er blitt uriktig brukt, eller det forekommer feil ved beregningen eller ved oppkrevingen av omkostningene, skal forskjellen tilbakebetales av, eventuelt etterbetales til jernbanen når beløpet overstiger 10 frcs. pr. fraktbrev.

§ 2. Hvis fraktbrevet ikke blir innløst, skal senderen etterbetale til jernbanen det for lite betalte beløp. Har mottakeren innløst fraktbrevet, eller er fraktkontrakten blitt endret i henhold til artikkel 22, er senderen bare forpliktet til etterbetaling i den utstrekning han har påtatt seg omkostningene ifølge sin frankaturforskrift i fraktbrevet; etterbetaling av restbeløpet påhviler mottakeren.

§ 3. Skyldige beløp i henhold til denne artikkel, skal forrentes med 5 % pr. år, når beløpet overstiger 10 frcs. pr. fraktbrev. Disse

renter løper fra den dag betaling ble forlangt eller fra dagen for den reklamasjon som omhandles i artikkel 41, eller, hvis verken betaling er blitt forlangt eller reklamasjon fremsatt, fra den dag søksmål er reist.

Fremlegger ikke den berettigede nødvendige dokumenter for avsluttende behandling innen en frist fastsatt av jernbanen, stopper rentene å løpe fra den fastsatte frist og inntil overleveringen.

Alminnelig tilleggsbestemmelse.

1. For beregningen av de skyldige beløp gjelder for omregningen den kurs som opprinnelig ble nyttet eller skulle ha vært nyttet, hvis ingen feil hadde forekommet. Det beløp som skal betales, er lik det beløp som er beregnet på denne måte.

Artikkel 19.

Etterkrav og kontante forskudd.

§ 1. Senderen kan belegge sendingen med etterkrav inntil godsets verdi. Etterkravbeløpet skal angis i senderlandets mynt; tariffene kan gjøre unntak herfra.

§ 2. Jernbanen er ikke forpliktet til å utbetale etterkravet til senderen før mottakeren har innbetalt beløpet. Etterkravbeløpet skal stilles til senderens disposisjon innen en frist av 30 dager etter innbetalingen. Ved forsinkelse skal han godtgjøres 5 % renter pr. år regnet fra fristens utløp.

§ 3. Hvis godset er blitt utlevert, helt eller delvis, til mottakeren uten at etterkravet først er innkassert, er jernbanen forpliktet til å godtgjøre senderen tapet inntil etterkravbeløpet, med forbehold om regress hos mottakeren.

§ 4. For etterkrav beregnes provisjon som bestemt i tariffene. Denne provisjon skal betales selv om etterkravet ved endring av fraktkontrakten frafalles eller reduseres (artikkel 21 § 1).

§ 5. Kontante forskudd tillates bare etter de bestemmelser som gjelder for senderstasjonen.

Alminnelig tilleggsbestemmelse.

1. Fraktbrevoriginaler eller fraktbrevduplikater, forsynt med angivelse om etterkrav og datostempel, tjener som bevis for den berettigede at godset er belagt med etterkrav. Utferdigelse av særskilte etterkravsbevis retter seg etter senderbanens bestemmelser.

Artikkel 20.

Interesse i leveringen.

§ 1. For enhver sending kan interesse i leveringen tegnes ved angivelse i fraktbrevet slik som angitt i artikkel 6 § 6 c).

Interessebeløpet skal angis i senderlandets mynt, i gullfrancs eller i et annet myntslag fastsatt i tariffene.

§ 2. Avgiften for interesse i leveringen beregnes etter senderbanens tariffer for hele strekningen.

Kapitel III.

Endring av fraktavtalen.

Artikkel 21.

Senderens rett til å endre fraktavtalen.

§ 1. Senderen har rett til å endre fraktavtalen idet han kan bestemme:

- a) at godset skal tas tilbake på senderstasjonen;
- b) at godset skal stoppes underveis;
- c) at utleveringen av godset skal utsettes;
- d) at godset skal utleveres en annen enn den mottaker som er angitt i fraktbrevet;
- e) at godset skal utleveres på en annen bestemmelsesstasjon enn den som er angitt i fraktbrevet, eller at det skal sendes tilbake til senderstasjonen; i dette tilfelle kan senderen foreskrive at en fraktgodssending skal videre- eller tilbakesendes som ilgods eller omvendt, på betingelse av at den stasjon hvor sendingen er blitt stoppet, har ekspedisjon for begge disse befordringsmåter. Han kan også foreskrive den tariff og den befordringsvei som skal nyttes.

Har senderen ifølge art. 17, § 2 overtatt omkostningene til et bestemt tariffsnittpunkt og blir sendingen ifølge endring i fraktkontrakten ikke lenger befordret over dette punkt, må senderen samtidig gi ny frankaturforskrift. Den nye frankaturforskrift må imidlertid ikke endre den opprinnelige forskrift for land gjennom hvilke sendingen allerede er blitt befordret, med unntak av de endringer som er tillatt under bokstaven h) — nedenfor.

Hvis ikke senderbanens tariffer bestemmer noe annet, imøtekommes også forlangender om endring av fraktkontrakten som går ut på:

- f) å belaste en sending med etterkrav;
- g) å forhøye, minske eller frafalle etterkrav;
- h) å overta omkostningene på en ubetalt sending eller å overta tilleggsomkostninger etter reglene i artikkel 17, § 2.

Andre endringer enn dem som er angitt ovenfor, er ikke tillatt. De internasjonale tariffen kan imidlertid foreskrive at senderen kan foreta også andre endringer enn dem som er nevnt ovenfor.

Endringene kan aldri ha til følge at en sending deles.

§ 2. De endringer som er nevnt ovenfor, skal gis skriftlig på blankett fastsatt og offentliggjort av jernbanene.

Denne erklæring skal også inntas og undertegnes av senderen på fraktbrevduplikatet, som samtidig med erklæringen skal forevises jernbanen. Senderstasjonen bekrefter mottakelsen av ordren, idet den på fraktbrevduplikatet under senderens erklæring setter sitt dato-stempel; duplikatet tilbakeleveres deretter senderen. Hvis jernbanen utfører senderens forlangende uten å kreve fraktbrevduplikatet forevist, er den ansvarlig for de derav oppståtte tap like overfor den mottaker som senderen har gitt duplikatet til.

Når senderen forlanger å forhøye, minske eller frafalle et etterkrav, skal han fremlegge det bevis som er utstedt til ham. Forhøyes eller minskes etterkravet, tilbakeleveres beviset til senderen etter rettelsen. Frafalles etterkravet, tar jernbanen beviset tilbake.

Enhver endring av fraktavtalen som av senderen fremsettes i en annen form enn foreskrevet ovenfor, er ugyldig.

§ 3. Jernbanen etterkommer bare senderens forlangender om endringer av fraktavtalen når de gis gjennom senderstasjonen.

Hvis senderen forlanger det, skal bestemmelsesstasjonen eller den stasjon hvor godset stoppes, for senderens regning underrettes pr. telegram, telefon eller fjernskriver fra senderstasjonen. Telegram eller telefonmeldinger skal bekreftes skriftlig. Med mindre den internasjonale tariff eller andre overenskomster mellom de deltagende jernbaner bestemmer noe annet, skal bestemmelsesstasjonen eller den stasjon hvor godset blir stoppet, utføre ordren uten å avvente den skriftlige bekreftelse, forutsatt at den telegrafiske eller telefoniske melding kommer fra senderstasjonen. Dette skal i tvilstilfelle kontrolleres.

§ 4. Senderens rett til å endre fraktavtalen opphører i hvert av følgende tilfelle, selv om han har fraktbrevduplikatet:

- a) når fraktbrevet er innløst av mottakeren;
- b) når mottakeren har mottatt godset;
- c) når mottakeren har gjort sin rett gjeldende ifølge artikkel 16, § 4;

- d) så snart sendingen er kommet inn i bestemmelseslandets tollområde, når mottakeren i henhold til artikkel 22 har rett til å endre fraktavtalen.

Fra dette tidspunkt skal jernbanen etterkomme mottakerens anvisninger.

Alminnelig tilleggsbestemmelse.

1. Den skriftlige erklæring må være avfattet etter bestemmelsene i art. 6 § 2 annet avsnitt.

Jernbanene gjør mønsteret for den skriftlige erklæring kjent slik som lovbestemt i vedkommende land.

Artikkel 22.

Mottakerens rett til å endre fraktavtalen.

§ 1. Mottakeren har rett til å endre fraktavtalen når senderen ikke har overtatt de omkostninger som faller på befordringen i bestemmelseslandet, og i fraktbrevet heller ikke har anbrakt den merknad som er nevnt i artikkel 6, § 6 h).

De endringer som mottakeren kan foreta, blir først effektive når sendingen er kommet inn i bestemmelseslandets tollområde.

Mottakeren kan bestemme:

- a) at godset blir stoppet underveis;
- b) at utleveringen av godset skal utsettes;
- c) at godset i bestemmelseslandet skal utleveres en annen enn den mottaker som er angitt i fraktbrevet;
- d) at toll- og andre myndigheters formaliteter skal utføres overensstemmende med en av de fremgangsmåter som er nevnt i artikkel 15, § 1, annet avsnitt.

Hvis de internasjonale tariffen ikke strider mot dette, kan mottakeren også bestemme:

- e) at godset blir utlevert på en annen bestemmelsesstasjon i bestemmelseslandet enn den som er angitt i fraktbrevet. I dette tilfelle kan han foreskrive at en fraktgodssending skal videresendes som ilgods eller omvendt, hvis den stasjon hvor godset er blitt stoppet har mulighet for begge disse befordringsmåter. Han kan også foreskrive den tariff og den befordringsvei som skal nyttes.

Andre endringer enn dem som er angitt ovenfor, er ikke tillatt. De internasjonale tariffen kan imidlertid foreskrive at mottakeren kan foreta også andre endringer enn dem som er nevnt ovenfor.

Endringene kan aldri ha til følge at en sending deles.

§ 2. Nevnte endringer skal ved skriftlig erklæring på blankett fastsatt og kunngjort av jernbanene meddeles bestemmelsesstasjonen eller første stasjon i bestemmelseslandet.

Har mottakeren gitt endringsordre som ikke er i overensstemmelse med disse forskrifter, er de ugyldige.

Mottakeren behøver ikke fremlegge fraktbrevduplikat for å gjøre bruk av sin rett til å endre fraktkontrakten.

§ 3. Hvis mottakeren forlanger det, skal den stasjon som har mottatt endringsordre sende den videre for mottakerens regning pr. telegram, telefon, eller fjernskriver. Telegram eller telefonmeldinger skal bekreftes skriftlig. Vedkommende stasjon skal imidlertid utføre ordren uten å avvente skriftlig bekreftelse dersom den telegrafiske eller telefoniske meldingen kommer fra kompetent stasjon. Dette skal i tvilstilfelle kontrolleres.

§ 4. Mottakerens rett til å endre fraktavtalen opphører i hvert av følgende tilfelle:

- a) når han har innløst fraktbrevet;
- b) når han har mottatt godset;
- c) når han har gjort gjeldende de rettigheter som fraktavtalen hjemler ifølge artikkel 16, § 4;
- d) når den person han har angitt i henhold til § 1 c), har innløst fraktbrevet eller når denne har gjort sin rett gjeldende overensstemmende med artikkel 16, § 4.

§ 5. Hvis mottakeren har bestemt at godset skal utleveres til en annen person, er denne person ikke berettiget til å endre fraktavtalen.

Alminnelig tilleggsbestemmelse.

1. Jernbanene gjør mønsteret for den skriftlige erklæring kjent slik som lovbestemt i vedkommende land.

Artikkel 23.

Utførelsen av endringene av fraktavtalen.

§ 1. Jernbanen kan bare i følgende tilfelle vegre seg for å etterkomme eller utsette iverksettelsen av de ordrer som er omhandlet i artiklene 21 eller 22.

- a) når utførelsen ikke lenger er mulig på det tidspunkt da ordrene kommer til den stasjon som skal utføre dem;
- b) når utførelsen kan bevirke forstyrrelse i den regelmessige drift;
- c) når det dreier seg om endring av bestemmelsesstasjonen, og utførelsen kommer i strid med lover eller reglementer i en av de deltagende stater, særlig med hensyn til toll- eller andre offentlige myndigheters forskrifter;

d) ved endring av bestemmelsesstasjonen, og godsets verdi etter all sannsynlighet ikke dekker de samlede transportomkostninger til den nye bestemmelsesstasjon, med mindre disse omkostninger straks blir betalt eller garantert.

I disse tilfelle skal den som har gitt ordrene, så hurtig som mulig underrettes om de hindringer som står i veien for utførelsen av hans ordrer.

Hvis jernbanen ikke har kunnet forutse disse hindringer, bærer den som har gitt ordrene, ansvaret for alle følger som måtte oppstå ved at jernbanen har begynt å utføre ordrene.

§ 2. Er det ved en endringsordre forlangt at godset skal utleveres på en underveisstasjon, beregnes frakten fra senderstasjonen til denne underveisstasjon, Hvis imidlertid godset allerede har passert vedkommende underveisstasjon, beregnes frakten fra senderstasjonen til den stasjon hvor godset blir stoppet, og fra denne stasjon tilbake til underveisstasjonen.

Er det ved en endringsordre forlangt at godset skal sendes til en annen bestemmelsesstasjon, eller at det skal sendes tilbake til senderstasjonen, beregnes frakten fra senderstasjonen til den stasjon hvor godset blir stoppet, og fra denne stasjon til den nye bestemmelsesstasjon eller tilbake til senderstasjonen.

For hver av disse strekninger nyttes de tariffer som er gyldige den dag fraktavtalen ble sluttet.

Foranstående bestemmelser gjelder tilsvarende for ekstraavgifter og andre omkostninger.

§ 3. Omkostninger som oppstår ved utførelsen av senderens eller mottakerens ordre, belastes godset, med unntak av omkostninger som oppstår ved feil fra jernbanens side.

§ 4. Med forbehold for bestemmelsene i § 1, er jernbanen ansvarlig for følgene av at en ordre som er gitt i henhold til artiklene 21 eller 22 ikke er utført eller uøyaktig utført, hvis dette skyldes en feil fra jernbanens side. Det skal imidlertid ikke i noe tilfelle betales større erstatning enn om godset var gått tapt.

Alminnelig tilleggsbestemmelse.

1. Eventuell oppkreving av avgift for utførelsen av ordren retter seg etter den tariff,

- som ble anvendt av senderbanen for sendingen, når ordren er meddelt av senderen,
- som ble anvendt av mottakerbanen for sendingen, når ordren er meddelt av mottakeren.

Denne avgift skal betales ved innleveringen av kravet om endring i fraktavtalen.

Artikkel 24.

Hindringer for befordringen.

§ 1. Når det oppstår hindringer for en transport, tilkommer det jernbanen å avgjøre om det er hensiktsmessig uten videre å sende godset over en annen befordringsvei, eller om det er i senderens interesse å be om hans forholdsordre. Senderen skal i tilfelle gis alle tilgjengelige opplysninger. Jernbanen er, med mindre den har skylden, berettiget til å forlange fraktbetaling over den nye befordringsveien med de tilsvarende leveringsfrister, selv om disse er lengre enn over opprinnelig befordringsvei.

§ 2. Hvis ingen annen befordringsvei står åpen, eller hvis fortsettelsen av befordringen av andre grunner ikke er mulig, anmoder jernbanen senderen om forholdsordre. Jernbanen er imidlertid ikke forpliktet til å innhente forholdsordre ved forbigående hindringer som er en følge av forhold nevnt i artikkel 5, § 4.

§ 3. Senderen kan i fraktbrevet angi sine instruksjoner i tilfelle det skulle oppstå hindring for befordringen.

Hvis disse instruksjoner etter jernbanens skjønn ikke kan utføres, forlanger jernbanen ny forholdsordre av senderen.

§ 4. En sender som er underrettet om en befordringshindring, kan gi sine instruksjoner enten til senderstasjonen eller til den stasjon hvor godset befinner seg. Endrer han navnet på mottakeren eller bestemmelsesstasjonen, eller gir han sine instruksjoner til en annen stasjon enn senderstasjonen, må han føre instruksjonene inn i fraktbrevduplikatet og fremlegge dette.

Hvis jernbanen etterkommer senderens instruksjoner uten å ha forlangt fraktbrevduplikatet fremlagt, og hvis dette duplikat er blitt overlevert mottakeren, er jernbanen ansvarlig overfor denne for de derved oppståtte tap.

§ 5. Hvis en sender, som er blitt underrettet om en befordringshindring, ikke innen rimelig tid gir forholdsordre som kan utføres, skal det gås fram i samsvar med de bestemmelser som gjelder for hindringer for utleveringen på den jernbane hvor godset er blitt stoppet.

Er godset blitt solgt, skal salgsbeløpet med fradrag av de omkostningene som hviler på godset, stilles til senderens disposisjon. Er salgsbeløpet mindre enn de omkostninger som hviler på godset, skal senderen betale differansen.

§ 6. Hvis en befordringshindring bortfaller før senderens forholdsordre er mottatt, sendes godset til bestemmelsesstasjonen uten å avvente forholdsordren, og senderen underrettes snarest mulig.

§ 7. Oppstår befordringshindringen etter at mottakeren i henhold til artikkel 22 har endret fraktavtalen, skal jernbanen underrette denne mottaker; bestemmelsene i §§ 1, 2, 5 og 6 gjelder tilsvarende for ham. Han er ikke forpliktet til å fremlegge fraktbrevduplikatet.

§ 8. For de transporter som er utført i henhold til denne artikkel, gjelder bestemmelsene i artikkel 23.

Alminnelige tilleggsbestemmelser.

1. Senderens instruksjoner skal avfattes enten i senderlandets offisielle språk eller tysk, fransk eller italiensk. Hvis det språk som er nyttet ikke er det lands språk hvor senderstasjonen ligger, påligger det senderen å oversette instruksjonen.
2. Eventuell oppkreving av avgift for utførelsen av instruksjonene retter seg etter den tariff,
 - som ble nyttet av senderbanen for sendingen, når instruksjonene er meddelt av senderen,
 - som ble nyttet av mottakerbanen for sendingen, når instruksjonene er meddelt av mottakeren.

Denne avgift skal betales når instruksjonene meddeles.

Hvis senderen meddeler sine instruksjoner direkte til den stasjon hvor godset befinner seg, og hvis en avgift er foreskrevet i den tariff som sendingen til denne stasjon er blitt ekspedert etter, så hefter sendingen for avgiften. Det samme gjelder når jernbanen utfører instruksjoner som senderen har gitt i fraktbrevet i samsvar med § 3, første setning.

Artikkel 25.

Hindringer for utleveringen.

§ 1. Når det oppstår hindring for utlevering av godset, skal bestemmelsesstasjonen gjennom senderstasjonen uten opphold underrette senderen om det og innhente hans forholdsordre. Senderen skal underrettes direkte, skriftlig, telegrafisk eller ved fjernskriver uten formidling av senderstasjonen, når han har forlangt dette i fraktbrevet. Omkostninger som oppstår i forbindelse med underretningen, belastes godset.

Bortfaller utleveringshindringen før senderens forholdsordre foreligger ved bestemmelsesstasjonen, skal godset utleveres mottakeren. Senderen skal straks ved rekommandert brev underrettes om utleveringen. Omkostninger som oppstår i forbindelse med underretningen, belastes godset.

Nekter mottakeren å motta godset, har senderen rett til å disponere over det, selv om han ikke kan forevise fraktbrevduplikatet.

Senderen kan dessuten forlange i fraktbrevet at godset skal returneres uten videre hvis det oppstår hindring for utleveringen. Ellers

kan godset ikke returneres til senderen uten dennes uttrykkelige samtykke.

Hvis ikke tariffene bestemmer annet, skal senderens instruksjoner gis gjennom senderstasjonen.

§ 2. For alt som det ikke er truffet bestemmelse om i denne artikkels § 1, og under forbehold av bestemmelsene i artikkel 45, bestemmer de lover og reglementer som gjelder for utleveringsbanen den fremgangsmåte som skal følges når det oppstår hindringer for utleveringen.

Er godset blitt solgt, skal salgsbeløpet med fradrag av de omkostninger som hviler på godset, stilles til senderens disposisjon. Er salgsbeløpet mindre enn de omkostninger som hviler på godset, skal senderen betale differansen.

§ 3. Inntrer hindringen for utleveringen etter at mottakeren i henhold til artikkel 22 har endret fraktavtalen, skal jernbanen underrette denne mottaker om dette. Bestemmelsene i annet avsnitt i § 2 gjelder analogisk.

§ 4. For de transporter som er utført i henhold til denne artikkel, gjelder bestemmelsene i artikkel 23.

Alminnelige tilleggbestemmelser.

1. Senderens instruksjoner skal avfattes enten i senderlandets offisielle språk eller tysk, fransk eller italiensk. Hvis det språk som er nyttet ikke er det lands språk hvor senderstasjonen ligger, påligger det senderen å oversette instruksjonen.
2. Har senderen i samsvar med § 1 første avsnitt, i fraktbrevet bedt om å få direkte underretning skriftlig, telegrafisk eller pr. fjernskriver, kan han meddele sine instruksjoner direkte til bestemmelsesstasjonen. Senderen skal vedlegge fraktbrevdukket, hvor instruksjonen skal være gjentatt og undertegnet av ham. Har likevel mottakeren vegret seg for å ta i mot godset, er det tilstrekkelig at senderen sender tilbake den underretning han har mottatt fra bestemmelsesstasjonen om hindringen for utleveringen utfylt med sine supplerende instruksjoner.

Inneholder instruksjonene et påbud overensstemmende med art. 21 § 1 f) g) eller h) eller et påbud om opphevelse eller nedsettelse av et kontant forskudd, kan disse bare gis ved formidling gjennom senderstasjonen.

Påbud om etterfølgende belastning med kontant forskudd eller høyning av et slikt beløp kan ikke gis.

3. Ordre om å stryke eller redusere et etterkrav eller kontant forskudd, om å overta omkostningene ved ufrankert sending, eller om å øke omkostningene etter art. 17 § 2, kan bare gis av den mottaker som har endret fraktavtalen etter art. 22, når han legger fram skriftlig tillatelse fra senderen.
4. Eventuell oppkreving av avgift for utførelsen av instruksjonene retter seg etter den tariff,
 - som ble nyttet av senderbanen for sendingen, når instruksjonene er meddelt av senderen,



— som ble nyttet av mottakerbanen for sendingen, når instruksjonene er meddelt av mottakeren.

Denne avgift skal betales når instruksjonene meddeles.

Hvis senderen ifølge den alminnelige tilleggsbestemmelse pkt. 2 har gitt sine instruksjoner direkte til bestemmelsesstasjonen, og hvis en avgift er foreskrevet i den tariff som sendingen til denne stasjon er blitt ekspedert etter, hefter sendingen for avgiften. Det samme gjelder når senderen ifølge § 1, fjerde avsnitt, har foreskrevet i fraktbrevet at godset uten videre skal sendes tilbake til ham.

Del III.

Ansvar. Søksmål.

Kapitel I.

Ansvar.

Artikkel 26.

Jernbanens fellesansvar.

§ 1. Den jernbane som har mottatt godset til befordring med det tilhørende fraktbrev, er ansvarlig for at transporten utføres over hele strekningen like til utleveringen.

§ 2. Ved å overta godset med det opprinnelige fraktbrev inntrer hver etterfølgende bane i fraktavtalen i samsvar med betingelsene i dette dokument, og overtar de derav følgende forpliktelser uten at dette innvirker på bestemmelsene i artikkel 43, § 3 for bestemmelsesbanen.

Artikkel 27.

Answarets omfang.

§ 1. Jernbanen er ansvarlig for overskridelse av leveringsfristen og for det tap som oppstår ved at godset helt eller delvis kommer bort eller skades i tiden fra det er mottatt til befordring og til det er utlevert.

§ 2. Jernbanen er fritatt for dette ansvar når overskridelse av leveringsfristen, tap eller skade skyldes en feil av den berettigede, ved en ordre fra denne som jernbanen ikke har skyld i, ved godsets naturlige beskaffenhet (indre ødeleggelse, svinn o.l.) eller er forårsaket av omstendigheter som jernbanen ikke kunne unngå, og hvis følger den ikke kunne avverge.

§ 3. Jernbanen er fritatt for dette ansvar når tapet eller skaden skyldes den særlige risiko som oppstår i forbindelse med et eller flere av følgende tilfelle:

- a) befordring på åpen vogn etter gjeldende bestemmelser eller etter avtale med senderen, og dette er angitt i fraktbrevet;
- b) manglende eller mangelfull emballasje for gods som ifølge sin beskaffenhet utsettes for tap eller skade, når emballasje mangler eller er mangelfull;
- c) lessing utført av senderen eller lossing utført av mottakeren i henhold til gjeldende bestemmelser, eller etter avtale med senderen og dette er inntatt i fraktbrevet, eller etter avtale med mottakeren; lessing i vogn med for senderen åpenbare mangler eller mangelfull lessing, når lessingen er utført av senderen etter gjeldende bestemmelser, eller etter avtale truffet med senderen og anført i fraktbrevet.
- d) oppfyllelse av toll- og andre offentlige myndigheters forskrifter ved senderen, mottakeren eller en som har fullmakt fra en av disse;
- e) visse godsslag som på grunn av sin beskaffenhet er utsatt for helt eller delvis tap eller skade, særlig ved brudd, rust, indre ødeleggelse, uttørring eller svinn;
- f) ekspedering under uriktig, unøyaktig eller ufullstendig betegnelse av gjenstander som er utelukket fra befordring, eller som bare på visse betingelser mottas til befordring, eller at senderen ikke har iaktatt de foreskrevne forsiktighetsregler;
- g) befordring av levende dyr;
- h) befordring av sendinger som ifølge denne overenskomst, gjeldende bestemmelser eller en i fraktbrevet inntatt avtale med senderen, må være ledsaget, når tapet eller skaden er oppstått av en risiko som ledsagelsen hadde til hensikt å unngå.

Alminnelig tilleggsbestemmelse.

1. Nytter senderen presenninger ved befordring av gods i åpne vogner, så hefter jernbanen bare i den utstrekning den har ansvar for befordringen i åpne vogner uten presenninger, selv om det dreier seg om gods som etter tariffen ikke skal befordres i åpne vogner.

Artikkel 28.

Bevisbyrde.

§ 1. Bevisbyrden for at overskridelsen av leveringsfristen, tapet eller skaden skyldes en av de omstendigheter som er nevnt i artikkel 27 § 2, påhviler jernbanen.

§ 2. Når jernbanen påviser tapet, eller skaden etter de foreliggende omstendigheter kan ha oppstått på grunn av en eller flere av de særlige risikoer nevnt i artikkel 27 § 3, formodes at tapet eller skaden er oppstått på denne måte. Det står den berettigede fritt

å bevise at skaden ikke, eller ikke utelukkende, er oppstått på grunn av en av disse risikoer.

Denne formodning gjelder ikke i det i artikkel 27 § 3 a) forutsatte tilfelle ved usedvanlig stor manko eller ved tap av hele kolli.

Artikkel 29.

Formodning ved nyinnlevering.

§ 1. Er en sending som er befordret etter bestemmelsene i denne overenskomst, blitt nyinnlevert etter samme overenskomsts bestemmelser, og det etter nyinnleveringen blir fastslått delvis tap eller skade, formodes at det delvise tap eller skaden er oppstått under den siste fraktavtalen, hvis følgende betingelser er oppfylt:

- a) sendingen må hele tiden ha vært i jernbanens varetekt;
- b) sendingen må ha vært nyinnlevert slik den ankom til nyinnleveringsstasjonen.

§ 2. Samme formodning gjelder også når forangående fraktavtale for den sending som ble innlevert, ikke var underlagt denne overenskomst, hvis overenskomsten kunne ha vært anvendt for sendingen ved direkte ekspedisjon fra opprinnelig senderstasjon til siste bestemmelsesstasjon.

Artikkel 30.

Formodning om at gods er gått tapt. Når tapt gods finnes igjen.

§ 1. Den berettigede kan uten ytterligere bevis betrakte godset som tapt, når det ikke innen 30 dager etter utløpet av leveringsfristen er blitt utlevert mottakeren eller stilt til hans forføyning.

§ 2. Den berettigede kan ved mottakelsen av erstatningen for det bortkomne gods skriftlig forlange at han straks skal underrettes i tilfelle godset finnes igjen i løpet av ett år etter utbetalingen av erstatningen. Han gis skriftlig bevitnelse for dette forlangende.

§ 3. Innen 30 dager etter mottatt underretning kan den berettigede forlange at godset skal utleveres ham på en av stasjonene på befordringsstrekningen, mot betaling av omkostningene for befordringen fra senderstasjonen til den stasjon hvor godset utleveres, og mot tilbakebetaling av den erstatning han har fått utbetalt, eventuelt fratrukket de kostnader som var innbefattet i denne erstatning, og med forbehold om rett til erstatning for overskredet leveringsfrist i henhold til artikkel 34 og eventuelt artikkel 36.

§ 4. Hvis det forlangende som er nevnt i § 2 ikke er fremmet, eller forholdsordre ikke er gitt innen utløpet av den frist på 30 dager

som er nevnt i § 3, eller hvis godset blir funnet igjen senere enn ett år etter at erstatning er utbetalt, disponerer jernbanen over det etter vedkommende stats lover og bestemmelser.

Artikkel 31.

Erstatningens størrelse ved tap av gods.

§ 1. Når jernbanen i henhold til bestemmelsene i denne overenskomst skal yte erstatning for helt eller delvis tap av gods, beregnes erstatningen:

etter børspris,

i mangel av sådan, etter gjeldende markedspris,

i mangel av begge disse priser, etter den alminnelige verdi.

Disse beregningsgrunnlag gjelder for gods av samme art og kvalitet på senderstedet på den tid godset ble mottatt til befordring.

Dog kan erstatningen, under forbehold av de begrensninger som er angitt i artikkel 35, ikke overstige 50 francs for hvert manglende kilo av bruttovekten.

Hertil kommer dessuten erstatning av frakt, toll og andre omkostninger som er blitt betalt i anledning av transporten av det tapte gods, uten ytterligere skadeerstatning.

§ 2. Når de priser som tjener som grunnlag for beregning av erstatningsbeløpet, ikke er uttrykt i den stats mynt hvor betalingen kreves, foretas omregning etter kursen på den dag og det sted hvor betalingen foregår.

Artikkel 32.

Begrensning av ansvar ved vekttap.

§ 1. For gods som etter sin naturlige beskaffenhet i sin alminnelighet taper i vekt under transporten, er jernbanen bare ansvarlig for den del av vekttapet som overskrider nedennevnte tapsgrenser, uansett lengden av transportstrekningen:

a) 2 % av vekten for flytende gods eller for varer som mottas i fuktig tilstand, samt for følgende gods:

Avfall av huder.

Bark.

Bein, hele eller malte.

Fargetre, raspet eller malt.

Fetevarer.

Fisk, tørket.

Lær.

Røtter.

Salt.

Sener av dyr.

Skinn.

Slvinebust.

Frukt, fisk, tørret eller stekt.	Sopp, frisk.
Grønsaker, friske.	Såper og tørrede oljer.
Horn og klover.	Tagl.
Huder.	Tobakk, skåret.
Humle.	Tobakksblad, friske.
Kitt, ferskt.	Torv.
Kull og koks.	Ull.
Lakristre.	

- b) 1 % for alle øvrige tørre varer som likeledes er utsatt for vekttap under transporten.

§ 2. Den ansvarsbegrensning som er angitt i § 1 kan ikke påberopes hvis det påvises at tapet etter omstendighetene ikke er en følge av de årsaker som berettiger til å anta dette spillerom i vekttap.

§ 3. Når det på et og samme fraktbrev er angitt flere kolli til befordring, beregnes vekttapet for hvert kolli, såfremt dets vekt ved avsendelsen er særskilt angitt i fraktbrevet eller vekten kan fastsettes på annen måte.

§ 4. Ved helt tap av godset foretas intet fradrag for vekttap ved beregning av erstatningen.

§ 5. Bestemmelsene i artiklene 27 og 28 berøres ikke av denne artikkel.

Artikkel 33.

Erstatningens størrelse ved skade på gods.

Ved skade er jernbanen forpliktet til å betale det beløp som utgjør godsets verdiforringelse, uten ytterligere erstatning. Dette beløp beregnes ved å anvende på godsets verdi ifølge artikkel 31 den prosentvise verdiforringelsen utgjør på bestemmelsesstedet. I samme forhold erstattes de omkostninger som er nevnt i artikkel 31 § 1, siste avsnitt.

Erstatningen kan dog ikke overstige:

- a) hvis hele sendingen er blitt verdiforringet på grunn av skaden, det beløp som ville ha vært å betale om hele sendingen var gått tapt;
- b) hvis bare en del av sendingen er blitt verdiforringet på grunn av skaden, det beløp som ville ha vært å betale om denne del av sendingen var gått tapt.

Alminnelig tilleggsbestemmelse.

1. Ved skade som skyldes overskredet leveringsfrist, blir erstatningen beregnet etter artikkel 34 § 2.

Artikkel 34.

Erstatningens størrelse ved overskridelse av leveringsfristen.

§ 1. Ved overskridelse av leveringsfristen med mer enn 48 timer er jernbanens erstatningsplikt, med mindre den berettigede beviser at tap er oppstått på grunn av overskridelsen, begrenset til en tiendedel av frakten, maks. 50 frcs. pr. sending.

§ 2. Hvis det bevises at det som følge av overskredet leveringsfrist har oppstått et tap, ytes det erstatning for dette, men ikke med et høyere beløp enn det dobbelte av frakten.

§ 3. De erstatninger som er nevnt i §§ 1 og 2 ytes ikke ved siden av den erstatning som skal betales ved helt tap av godset.

Når godset delvis er gått tapt, skal erstatningene i tilfelle ytes for den del av sendingen som ikke er gått tapt.

Ved skade på godset ytes erstatningene i tilfelle ved siden av den erstatning som er nevnt i artikkel 33.

I intet tilfelle kan den samlede erstatning etter §§ 1 og 2 og etter artiklene 31 og 33 utgjøre mer enn den erstatning som skal betales når godset i sin helhet er gått tapt.

Alminnelige tilleggsbestemmelser.

1. Bare overskridelse av den totale leveringsfrist kan gi rett til erstatning.
2. Tilleggserstatning etter § 3, tredje ledd, kan bare gis hvis jernbanen hefter for skade som ikke skyldes overskredet leveringsfrist.
3. Når omregning til annen myntsort må foretas for å fastsette erstatningsbeløpet, skal kursen bestemmes etter artikkel 31, § 2.

Artikkel 35.

Begrensning av erstatningen ved visse tariffer.

Når jernbanen innrømmer særskilte befordringsbetingelser (spesial- eller unntakstariffer) som inneholder en fraktreduksjon i forhold til de ordinære betingelser (ordinære tariffer), kan den begrense den erstatning som skal utbetales den berettigede ved overskredet leveringsfrist tap eller skade, på betingelse av at en slik begrensning er angitt i tariffen.

Når en slik begrensning er fastsatt i en tariff som bare er nyttet over en del av befordringsstrekningen, inntreer begrensningen av jernbanens ansvar bare hvis den hendelse som er årsak til erstatning, har foregått på denne del av befordringsstrekningen.

Artikkel 36.

Erstatningens størrelse ved tegning av interesse i leveringen.

Er det tegnet interesse i leveringen, kan det foruten de erstatninger som er nevnt i artiklene 31, 33 og 34 og likeledes i artikkel 35,

også forlanges erstatning for den videre skade som kan bevises inntil størrelsen av det interessebeløp som er tegnet.

Artikkel 37.

Erstatningens størrelse ved forsett eller grov uaktsomhet fra jernbanens side.

I alle tilfelle hvor overskridelse av leveringsfristen, helt eller delvis tap av eller skade på gods skyldes forsett eller grov uaktsomhet fra jernbanens side, skal hele den skade som er bevist, erstattes. I tilfelle av grov uaktsomhet begrenses ansvaret til det dobbelte av de maksimumsbeløp som er angitt i artiklene 31, 33, 34, 35 og 36.

Artikkel 38.

Renter av erstatningsbeløpet. Tilbakebetaling av erstatningsbeløp.

§ 1. Den berettigede kan forlange renter av erstatningsbeløpet. Disse renter utgjør 5 % pr. år og skal bare utbetales når erstatningsbeløpet overstiger 10 francs pr. fraktbrev. Rentene løper fra den dag reklamasjon er fremsatt i henhold til artikkel 41, eller hvis ingen reklamasjon er fremsatt, fra den dag søksmål er reist. Fremlegger ikke den berettigede de nødvendige dokumenter for den avsluttende behandling av reklamasjonen innen en frist fastsatt av jernbanen, opphører rentene å løpe fra den fastsatte frist inntil overleveringen av dokumentene.

§ 2. Erstatningsbeløp som er urettmessig mottatt, skal tilbakebetales.

Artikkel 39.

Jernbanens ansvar for sitt personale.

Jernbanen er ansvarlig for det personale den har i sin tjeneste, og for andre personer som den nytter til utførelsen av den transport den har påtatt seg.

Dog blir de jernbanetjenestemenn som på en trafikants forlangende utfyller fraktbrev, oversetter eller yter andre tjenester som ikke påhviler jernbanen, å anse som om de handler på vegne av den person som de utfører disse tjenester for.

Alminnelig tilleggsbestemmelse.

1. Har den berettigede mot gjeldende forskrifter unnlatt å vedlegge en oversettelse i et av de språk som er nevnt i CIM, blir de jernbanetjenestemenn som foretar denne oversettelse, likevel å betrakte som om de handler på oppdrag fra den berettigede.

Artikkel 40.

Krav utenom avtalen.

I alle de tilfelle som reguleres av denne overenskomst, kan ethvert krav om erstatning — uansett hvilke grunnlag kravet hviler på — bare fremsettes mot jernbanen på de betingelser og med de begrensninger som er forutsatt i denne overenskomst.

Det samme gjelder for ethvert krav mot personer som jernbanen er ansvarlig for i henhold til artikkel 39.

Kapitel II.

Reklamasjoner. Søksmål. Rettergang og foreldelse.

Artikkel 41.

Reklamasjoner.

§ 1. Reklamasjoner angående fraktavtalen skal rettes skriftlig til den jernbane som er angitt i artikkel 43.

§ 2. De personer som i henhold til artikkel 42 er berettiget til å anlegge søksmål mot jernbanen, har rett til å fremsette reklamasjoner.

§ 3. Når reklamasjonen fremsettes av senderen, må han fremlegge fraktbrevduplikatet. Kan senderen ikke fremlegge fraktbrevduplikatet, kan han reklamere overfor jernbanen bare med mottakerens samtykke, med mindre han fremlegger bevis for at mottakeren har nektet å motta sendingen. Når reklamasjonen fremsettes av mottakeren, må han fremlegge fraktbrevet, hvis det er overlevert ham.

§ 4. Fraktbrevet, fraktbrevduplikatet og øvrige dokumenter som den berettigede ønsker å vedlegge sin reklamasjon, skal fremlegges i original eller i avskrift. Avskriften må være behørig bekreftet, hvis jernbanen forlanger det.

Ved det endelige oppgjør av reklamasjonen kan jernbanen forlange fremlagt i original: fraktbrev, fraktbrevduplikat eller etterkravsbevis, for å anføre avgjørelsen på disse.

Alminnelige tilleggsbestemmelser.

1. Reklamasjonene skal begrunnes.
2. Sammen med kravet om tilbakebetaling av frakt skal den berettigede vedlegge alle dokumenter som er egnet til å begrunne kravet, især de fraktregninger som er omhandlet i artikkel 17, § 7.
3. Sammen med kravet om erstatning for tap eller skade skal den berettigede vedlegge alle dokumenter som er egnet til å begrunne kravet og tjene som bevis for godsets verdi, især innkjøpsfaktura.

4. Krav som fremsettes av andre enn de personer som i henhold til artikkel 42 er berettiget til det, blir bare behandlet når de er ledsaget av en erklæring på særskilt blad, hvor den berettigede samtykker i at beløpet utbetales til reklamanten. Denne erklæring, hvis underskrift skal være bekreftet hvis jernbanen forlanger det, skal være avfattet etter lovbestemmelsene i den stat som den behandlende jernbane hører inn under.

Artikkel 42.

Personer som kan anlegge søksmål mot jernbanen.

§ 1. Søksmål angående tilbakebetaling av beløp som er blitt betalt i henhold til fraktavtale, tilkommer bare den som har betalt beløpet.

§ 2. Søksmål i anledning av etterkrav (artikkel 19) tilkommer bare senderen.

§ 3. Øvrige søksmål mot jernbanen som skriver seg fra fraktavtalen, tilkommer:

- a) senderen, inntil det tidspunkt mottakeren enten har innløst fraktbrevet, har mottatt godset, eller har gjort sin rett gjeldende i henhold til artikkel 16, § 4 eller artikkel 22;
- b) mottakeren, fra det tidspunkt han:
1. har innløst fraktbrevet eller
 2. har mottatt godset eller
 3. har gjort sin rett gjeldende i henhold til artikkel 16, § 4, eller
 4. har gjort sin rett gjeldende i henhold til artikkel 22. Denne søksmålsrett opphører så snart den person mottakeren har bestemt i henhold til artikkel 22, § 1 c, har innløst fraktbrevet, har mottatt godset, eller har gjort sin rett gjeldende i henhold til artikkel 16, § 4.

§ 4. Ved søksmål må senderen fremlegge fraktbrevduplikatet. Er han ikke i stand til det, kan han fremsette sine krav i henhold til § 3 a) rettslig overfor jernbanen med mottakerens samtykke, eller hvis han fører bevis for at mottakeren har nektet å motta sendingen. Ved søksmål må mottakeren fremlegge fraktbrevet, hvis det er overlevert ham.

Artikkel 43.

Jernbaner som søksmål kan anlegges mot.

§ 1. Søksmål om tilbakebetaling av beløp som er blitt betalt i henhold til fraktavtalen, kan gjøres gjeldende enten mot den

jernbane som har oppkrevd beløpet, eller mot den jernbane som det for meget betalte beløp er blitt oppkrevd for.

§ 2. Søksmål i anledning av etterkrav (artikkel 19) kan bare gjøres gjeldende mot senderbanen.

§ 3. Andre søksmål som skriver seg fra fraktavtalen, kan bare gjøres gjeldende mot senderbanen, bestemmelsesbanen eller mot den jernbane på hvis strekning den hendelse som begrunner søksmålet, er foregått.

Bestemmelsesbanen kan imidlertid saksøkes selv om den verken har mottatt godset eller fraktbrevet.

§ 4. Har saksøkeren valget mellom flere jernbaner, opphører valgretten når saken er anlagt mot en av dem.

§ 5. Søksmål kan reises mot andre jernbaner enn dem som er angett i §§ 1, 2 og 3, når det fremkommer som motsøksmål eller som innsigelse, og hovedsøksmålet grunner seg på samme fraktavtale.

Artikkel 44.

Kompetanse.

Søksmål grunnet på denne overenskomst kan bare reises ved de kompetente domstoler i den stat som den saksøkte jernbane tilhører, med mindre statsoverenskomster eller konsesjoner bestemmer noe annet.

Driver et foretagende flere selvstendige jernbaner i forskjellige stater, betraktes enhver av disse som særskilte jernbaner med hensyn til anvendelsen av denne artikkel.

Artikkel 45.

Konstatering av delvis tap av eller skade på gods.

§ 1. Hvis jernbanen oppdager eller formoder, eller den berettigede hevder, at gods delvis er gått tapt eller er blitt skadd, skal jernbanen etter skadens art uten opphold og om mulig i nærvær av den berettigede, sette opp en protokoll hvor godsets tilstand og vekt, samt om mulig skadens størrelse, årsak og tidspunkt når den er oppstått, fastslås.

Den berettigede skal gratis utleveres en avskrift av protokollen.

§ 2. Når den berettigede ikke anerkjenner det som er anført i protokollen, kan han forlange rettslig fastsettelse av godsets tilstand og vekt, samt skadens årsak og skadebeløpet. Fremgangsmåten retter seg etter lover og reglementer i den stat hvor den rettslige fastsettelse finner sted.

Artikkel 46.

Bortfall av krav overfor jernbanen.

§ 1. Når godset er mottatt av den berettigede, bortfaller alle de krav som i henhold til fraktavtalen kan gjøres gjeldende overfor jernbanen for overskredet leveringsfrist, delvis tap eller skade.

§ 2. Kravet bortfaller ikke:

- a) hvis den berettigede skaffer bevis for at skaden skyldes forsett eller grov uaktsomhet fra jernbanens side;
- b) for forsinket levering, når det fremsettes til en av de jernbaner som er angitt i artikkel 43 § 3 innen en frist av 60 dager, den dag den berettigede har mottatt godset ikke medregnet;
- c) for delvis tap eller skade:
 1. hvis tapet eller skaden er fastslått overensstemmende med artikkel 45 før den berettigede har mottatt godset;
 2. hvis den fastsettelse som skulle ha vært foretatt i henhold til artikkel 45, bare er blitt unnlatt ved en feil fra jernbanen;
- d) for skade som ikke er utvendig merkbar, og som først fastslås av den berettigede etter at godset er mottatt, når følgende to betingelser oppfylles:
 1. at det straks etter at skaden er oppdaget, og senest 7 dager etter at godset er mottatt forlanges av den berettigede at skaden skal fastslås overensstemmende med artikkel 45; når denne frist utløper en søndag eller en lovbestemt helligdag, forlenges den til den nærmest påfølgende hverdag;
 2. at den berettigede beviser at skaden er skjedd i tiden mellom godsets innlevering til befordring og utleveringen.

§ 3. Hvis godset er blitt nyinnlevert på de betingelser som omhandles i artikkel 29 § 1, bortfaller krav på erstatning for delvis tap eller skade som stammer fra en av de tidligere fraktavtaler, som om det hadde dreiet seg om én enkelt fraktavtale.

Artikkel 47.

Foreldelse av krav.

§ 1. Krav som grunner seg på fraktavtalen foreldes etter ett år. Foreldelsesfristen er imidlertid to år:

- a) ved krav på utbetaling av etterkrav som jernbanen har innkassert hos mottakeren;

- b) ved krav om utbetaling av overskudd ved salg foretatt av jernbanen;
- c) ved krav på grunn av skade forårsaket ved forsett;
- d) ved krav i tilfelle av bedrageri;
- e) de tilfelle som er forutsatt i artikkel 29 § 1 for krav som grunner seg på en av de fraktavtaler som ligger forut for nyinnleveringen.

§ 2. Foreldelsen løper:

- a) ved erstatningskrav for delvis tap, skade eller for overskridelse av leveringsfristen: fra den dag utleveringen har funnet sted;
- b) ved erstatningskrav for helt tap: fra 30. dag etter leveringsfristens utløp;
- c) ved krav på betaling eller tilbakebetaling av frakt, ekstra avgifter, andre omkostninger, frakttillegg eller på beriktigelser ved uriktig anvendelse av tariffen eller ved regnefeil:
 1. hvis betaling har funnet sted: fra betalingsdagen;
 2. hvis betaling ikke har funnet sted: fra den dag godset er mottatt til befordring, hvis betalingen påhviler senderen, eller fra den dag mottakeren har innløst fraktbrevet, hvis betalingen påhviler ham;
 3. når beløpene er blitt betalt i henhold til frankaturnota: fra den dag jernbanen overleverer til senderen den regning som er forutsatt i artikkel 17, § 7; blir regningen ikke overlevert, løper fristen for jernbanens krav fra 30. dag etter utløpet av leveringsfristen;
- d) for krav fra jernbanens side på betaling av beløp som er blitt betalt av mottakeren istedenfor av senderen eller omvendt, og som jernbanen er pliktig til å refundere den berettigede: fra den dag kravet om tilbakebetaling ble fremsatt;
- e) ved krav som gjelder etterkrav, jfr. artikkel 19: fra 30. dag etter utløpet av leveringsfristen;
- f) ved krav på utbetaling av salgsoverskudd: fra salgsdagen;
- g) ved krav på betaling av tilleggsavgift forlangt av tollvesenet eller annen offentlig myndighet: fra den dag vedkommende myndighet har fremsatt kravet om betaling;
- h) i alle andre tilfelle: fra den dag retten kan gjøres gjeldende.

Den dag som er angitt som utgangspunkt for foreldelsen, medregnes ikke i fristen i noe tilfelle.

§ 3. Når en reklamasjon er innlevert til jernbanen overensstemmende med artikkel 41, avbrytes foreldelsen inntil den dag jernbanen skriftlig avslår reklamasjonen og tilbakeleverer de bilag som er vedlagt reklamasjonen. Blir reklamasjonen delvis anerkjent, begynner foreldelsen igjen å løpe bare for den omtvistede del av reklamasjonen. Beviset for mottakelsen av reklamasjonen eller av svaret på denne, og for tilbakeleveringen av bilagene, påhviler den som påberoper seg disse forhold.

Ytterligere reklamasjoner som gjelder samme krav avbryter ikke foreldelsen.

§ 4. Krav som er foreldet, kan ikke gjøres gjeldende i form av motsøksmål eller innsigelse.

§ 5. Under forbehold av bestemmelsene foran gjelder for utsettelse og avbrytelse av foreldelsen lover og reglementer i det land hvor reklamasjonen er fremsatt.

Kapitel III.

Avregning. Jernbanenes innbyrdes regress.

Artikkel 48.

Avregning mellom jernbanene.

§ 1. Enhver jernbane som ved innlevering eller utlevering av gods har innkassert omkostninger eller andre fordringer som stammer fra fraktavtalen, er forpliktet til å betale de deltagende jernbaner den del de tilkommer av disse omkostninger og fordringer.

Betalingsmåten fastsettes etter avtale mellom jernbanene.

§ 2. Senderbanen er, med forbehold av dens rettigheter overfor senderen, ansvarlig for frakter og andre omkostninger som den ikke har oppkrevd, selv om senderen i henhold til fraktbrevet hadde overtatt dem for sin regning.

§ 3. Utleverer bestemmelsesbanen godset uten å innkreve omkostninger eller andre fordringer som grunner seg på fraktavtalen, er den ansvarlig for disse beløp overfor de forangående baner og **andre** interessenter.

§ 4. Har Sentralbyrået for den internasjonale jernbanetrafikk på forlangende av en jernbane som har tilgodehavender, fastslått at en jernbane ikke betaler sin skyld, må alle de jernbaner som deltar i transporten bære tapet i forhold til sine fraktandeler.

Retten til regress mot den bane som ikke har betalt sin skyld, består fortsatt.

Artikkel 49.

Regress ved erstatning for tap eller skade.

§ 1. Har en jernbane i henhold til bestemmelsene i denne overenskomst betalt erstatning for helt eller delvis tap eller skade, har den rett til regress hos de andre jernbaner som har deltatt i transporten, etter følgende bestemmelser:

- a) den jernbane som har forårsaket skaden, er alene ansvarlig for den;
- b) når skaden skyldes flere jernbaner, er hver av dem ansvarlig for den skade den har forårsaket. Hvis en slik utskillelse i det foreliggende tilfelle er umulig, fordeles erstatningen mellom dem etter de prinsipper som er angitt under c);
- c) hvis det ikke lar seg påvise at en eller flere jernbaner har forårsaket skaden, deles erstatningen mellom alle de jernbaner som deltar i transporten, med unntak for dem som kan bevise at skaden ikke er forårsaket på deres linjer. Fordelingen foretas i forhold til antall tariffkilometer.

§ 2. I tilfelle en av disse jernbaner er insolvent, fordeles denne banes ubetalte andel blant de øvrige baner som har deltatt i transporten, i forhold til antall tariffkilometer.

Artikkel 50.

Regress ved erstatning for overskredet leveringsfrist.

§ 1. Bestemmelsene i artikkel 49 anvendes også ved erstatning for overskredet leveringsfrist. Skyldes overskridelsen uregelmessigheter som er blitt konstatert på flere jernbaner, fordeles erstatningen mellom disse jernbaner i forhold til varigheten av forsinkelsen på de respektive baner.

§ 2. De leveringsfrister som er fastsatt i artikkel 11, deles på følgende måte mellom de baner som deltar i transporten:

- a) i trafikk mellom to nabobaner:
 1. ekspedisjonsfristen deles likt;
 2. befordringsfristen deles i forhold til det antall tariffkilometer som faller på hver av de to baner;
- b) i trafikk mellom tre eller flere baner:
 1. ekspedisjonsfristen deles likt mellom sender- og bestemmelsesbanen;

2. en tredjedel av befordringsfristen deles i like deler mellom alle de deltagende baner;
3. de øvrige to tredjedeler av befordringsfristen fordeles i forhold til det antall tariffkilometer som faller på hver av disse jernbaner.

§ 3. De tilleggsfrister som en jernbane har rett til å beregne, tildeles denne jernbane.

§ 4. Tiden fra godset er innlevert til befordring og til ekspedisjonsfristen begynner tildeles utelukkende senderbanen.

§ 5. Fordelingen ovenfor kommer bare i betraktning når leveringsfristen i sin helhet ikke er overholdt.

Artikkel 51.

Fremgangsmåte i regresstilfelle.

§ 1. En jernbane som det er søkt regress hos i henhold til artiklene 49 og 50, har ikke rett til å bestride rettmessigheten av den utbetaling som er foretatt av den regressøkende bane, når erstatningen er blitt fastsatt ved rettslig avgjørelse etter at stevningen behørig er blitt den forkynt og den er gitt anledning til å intervenere i rettssaken. Dommeren i hovedsaken bestemmer etter sakens omstendigheter fristene for forkynnelsen og for intervensjonen.

§ 2. Den regressøkende jernbane skal i en og samme rettssak saksøke alle de deltagende baner som den ikke minnelig er kommet til enighet med; i motsatt fall tapes retten til regress hos dem som ikke er saksøkt.

§ 3. Domstolen avgjør i en og samme dom alle de regressaker som er forelagt den.

§ 4. De saksøkte jernbaner kan ikke på ny søke regress.

§ 5. Det er ikke tillatt å trekke regressaken inn i erstatnings-saken.

Artikkel 52.

Kompetanse i regressaker.

§ 1. Bare domstolen på det sted hvor den jernbane som det søkes regress hos, har sitt sete, er kompetent i regressaker.

§ 2. Når sak skal anlegges mot flere baner, har den saksøkende jernbane rett til å velge blant de domstoler som er kompetente i henhold til § 1.

Artikkel 53.

Avtaler om regress.

Jernbanene kan treffe avtaler som avviker fra bestemmelsene i kapitel III om gjensidig regress.

Del IV.

Forskjellige bestemmelser.

Artikkel 54.

Anvendelse av nasjonal rett.

I mangel av bestemmelser i denne overenskomst, i særbestemmelsene ifølge art. 60, § 4, i tilleggsbestemmelsene i henhold til art. 60, § 5 og i de internasjonale tariffen, anvendes de lover og bestemmelser som gjelder for godstransport i hver enkelt stat.

Artikkel 55.

Alminnelige rettergangsregler.

For alle tvistigheter som foranlediges av transporter som kommer inn under denne overenskomst, følges den kompetente domstols rettergangsregler for så vidt det ikke i denne overenskomst er inntatt andre bestemmelser.

Artikkel 56.

Fullbyrdelse av dommer. Beslagleggelse av garantier.

§ 1. Dommer, herunder også uteblivelsesdommer, som er avsagt av den kompetente domstol i henhold til bestemmelsene i denne overenskomst, og som har oppnådd eksekusjonskraft etter de lover som gjelder for denne domstol, fullbyrdes i hver av de andre kontraherende stater så snart de formaliteter som er foreskrevet i disse stater er oppfylt. En prøve av dommens realitet er ikke tillatt.

Denne bestemmelse anvendes ikke på dommer som bare har en foreløpig eksekusjonskraft, heller ikke for de deler av en dom hvorigjennom saksøkeren dømmes til å betales erstatning utover saksomkostningene fordi hans krav er blitt forkastet.

§ 2. Fordringer som stammer fra en internasjonal befordring, og som en jernbane har på annen jernbane som ikke tilhører samme stat som den fordringsberettigede jernbane, kan bare belegges med arrest eller gjøres til gjenstand for utlegg i henhold til en dom avsagt av en domstol i den stat som den fordringsberettigede jernbane hører inn under.

§ 3. En jernbanes rullende materiell, herunder alle slags gjenstander som tilhører jernbanen og som er nødvendige for befordringen, såsom beholdere, lessemidler, presenninger etc. kan bare belegges med arrest eller gjøres til gjenstand for utlegg i en annen stat enn den hvor eierbanen hører hjemme, når det skjer i henhold til dom avsagt av en domstol i sistnevnte stat.

Privatvogn, herunder alle slags gjenstander som er nødvendige for transporten og som befinner seg i vognene og som er vogneierens eiendom, kan bare gjøres til gjenstand for arrest eller utlegg i en annen stat enn den vogneieren er hjemmehørende i, når det skjer i henhold til dom avsagt av en domstol i sistnevnte stat.

§ 4. Garanti for prosessomkostninger kan ikke fordres i rettsaker som anlegges på grunnlag av en internasjonal fraktavtale.

Artikkel 57.

Myntenhet. Omregnings- og kjøpekurser for utenlandsk valuta.

§ 1. Med de francsbeløp som er angitt i denne overenskomst eller i dens bilag er ment gullfrancs med vekt av 10/31 gram og 0,900 finhet.

§ 2. Jernbanen skal kunngjøre de kurser den nytter for omregning av frakter, andre omkostninger og etterkrav som er uttrykt i fremmed valuta og som blir betalt i innenlandsk mynt (omregningskurser).

§ 3. Likeså skal en jernbane som mottar utenlandsk mynt som betaling, kunngjøre de kurser den mottar betalingen etter (kjøpekurser).

Alminnelige tilleggsbestemmelser.

1. For omregning av gullfrancs til vedkommende lands mynt gjelder jernbanens forskrifter.
2. Når utførelsen av de plikter som følger av fraktavtalen nødvendigvis gjør omregning til et annet myntslag, blir omregningen foretatt etter kurs fastsatt av den jernbane som foretar omregningen. Denne kursen er gjort kjent ved oppslag ved luker eller på annen egnet måte.

Artikkel 58.

Sentralbyrå for den internasjonale jernbanetraffikk.

§ 1. For å lette og sikre utførelsen av denne overenskomst er det opprettet et Sentralbyrå for den internasjonale jernbanetraffikk, hvis oppgave er:

- a) å motta meddelelser fra de kontraherende stater og de deltagende jernbaner og bringe dem til de andre staters og jernbaners kunnskap;
- b) å samle, ordne og offentliggjøre opplysninger av enhver art som har betydning for den internasjonale transporttjeneste;
- c) å lette de finansielle mellomværende som oppstår mellom de forskjellige jernbaner som følge av den internasjonale befordring, samt lette oppkrevingen av udekkede fordringer, og med disse mål for øye fremme forholdet banene imellom;
- d) på anmodning av en kontraherende stat eller et transportforetagende hvis strekninger er inntatt i den fortegnelse som er forutsatt i artikkel 59, ved tilbud om velvillig tjeneste eller mekling, eller på annen måte søke å treffe en ordning som kan bilegge tvister mellom de nevnte stater eller foretagender angående fortolkningen eller anvendelsen av overenskomsten;
- e) på anmodning av de deltagende parter — stater, foretagender eller trafikanter — ved tvister å avgi en uttalelse angående fortolkninger eller anvendelsen av overenskomsten;
- f) å medvirke ved voldgiftsrettslige avgjørelser i tvister angående fortolkningen eller anvendelsen av overenskomsten;
- g) å forberede den forretningsmessige behandling av anmodninger om endringer av denne overenskomst, og i tilfelle foreslå avholdelse av konferanser i henhold til artikkel 69.

§ 2. Et særskilt reglement som utgjør Bilag II til denne overenskomst, fastsetter setet for, sammensetningen og organiseringen av dette byrå, samt de midler som er nødvendige for at byrået skal kunne utøve sin virksomhet. Det inneholder også retningslinjer for Sentralbyråets arbeidsområde og tilsynet med dette.

Artikkel 59.

Fortegnelse over linjer som er tilsluttet overenskomsten.

§ 1. Det Sentralbyrå som er nevnt i artikkel 58, er pålagt å utarbeide, holde à jour og å offentliggjøre fortegnelsen over de linjer som er tilsluttet denne overenskomst. Av den grunn mottar det fra de kontraherende stater meddelelser om opptak eller strykning i fortegnelsen over linjer tilhørende en jernbane eller et av de foretak som er nevnt i artikkel 2.

§ 2. For transporter på en ny linje kan denne overenskomst anvendes først en måned etter den dato Sentralbyrået har meddelt de andre stater at den nye linjen er opptatt.

§ 3. Stryking av en linje foretas av Sentralbyrået så snart den kontraherende stat som har bedt om at linjene skulle opptas i fortegnelsen, har meddelt at linjen skal strykes.

§ 4. Mottakelsen av Sentralbyråets meddelelse om at en linje er strøket gir enhver jernbane rett til straks å avbryte all internasjonal transportforbindelse med vedkommende linje. Påbegynte transporter skal imidlertid fullføres.

Artikkel 60.

Særskilte bestemmelser for visse transporter. Tilleggsbestemmelser.

§ 1. For befordring av privatvogn er gjelder bestemmelsene i Bilag IV.

§ 2. For befordring av containere gjelder bestemmelsene i Bilag V.

§ 3. For befordring av ekspressgods kan jernbanene ved å oppta i sine tariffer tilsvarende forskrifter, treffe avtaler om spesielle befordringsbestemmelser tilsvarende dem som er nevnt i Bilag VI.

§ 4. For etternevnte transporter:

- a) sendinger med negotiable fraktbrev (dvs. fraktbrev som kan omsettes),
- b) sendinger som bare utleveres mot avlevering av fraktbrevduplikatet,
- c) sendinger av aviser,
- d) sendinger som er bestemt for messer eller utstillinger,
- e) sendinger av lessemidler og midler til beskyttelse av godset mot varme og kulde,
- f) transporter som utføres på grunnlag av fraktbrev som ikke tjener

ner som fraktberegnings- eller regnskapsbilag, kan to eller flere av de kontraherende stater ved særavtaler, eller jernbaner ved å oppta tilsvarende forskrifter i sine tariffer, treffe avtaler om bestemte befordringsbetingelser, som kan avvike fra denne avtale.

§ 5. De tilleggsbestemmelser som av enkelte kontraherende stater eller deltagende jernbaner er utgitt for å utføre avtalen, skal meddeles Sentralbyrået.

Disse tilleggsbestemmelser kan settes i kraft på de jernbaner som har sluttet seg til dem, i den form som er foreskrevet i hver stats lover og bestemmelser. Tilleggsbestemmelser må imidlertid ikke være i strid med denne avtale.

Deres ikrafttreden skal meddeles Sentralbyrået.

Artikkel 61.

Voldgiftsrettslig avgjørelse av tvister.

§ 1. Tvister som gjelder fortolkning eller anvendelse av denne overenskomst som nasjonal rett eller som kontraktsmessig rett, og de tilleggsbestemmelser som er vedtatt av enkelte kontraherende stater, samt de særavtaler som er nevnt i artikkel 60 § 4, kan i tilfelle partene selv ikke kommer til enighet, på forlangende av disse bli forelagt en voldgiftsrett, hvis sammensetning og prosedyre er inntatt i Bilag VII til denne overenskomst.

§ 2. Ved tvister mellom stater er bestemmelsene i Bilag VII ikke bindende for partene, som fritt kan bestemme voldgiftsrettens sammensetning og prosedyre.

§ 3. Partene kan anmode om voldgiftsrettslig avgjørelse:

a) uten innskrenkninger i retten til å la tvister avgjøres etter andre lovbestemmelser,

1. ved tvister mellom kontraherende stater,
2. ved tvister mellom kontraherende stater på den ene side og ikke kontraherende stater på den annen side,
3. ved tvister mellom ikke kontraherende stater, forutsatt at overenskomsten i de to sistnevnte tilfelle er anvendelig som nasjonal lov eller som kontraktsmessig rett;

b) ved tvister mellom transportforetagender;

c) ved tvister mellom transportforetagender og trafikanter;

d) ved tvister mellom trafikanter.

§ 4. Med hensyn til utsettelse og avbrytelse av den omstridte fordrings foreldelse, har innledningen til en voldgiftssak samme virkning som saksanlegg for en ordinær domstol.

§ 5. Voldgiftsrettens avgjørelse fullbyrdes overfor transportforetagender eller trafikanter i hver av de kontraherende stater så snart foreskrevne formaliteter i den stat hvor fullbyrdelsen skal finne sted er oppfylt.

Del V.

Unntaksbestemmelser.

Artikkel 62.

Midlertidige avvik.

§ 1. Hvis den økonomiske eller finansielle stilling i et land skulle forårsake store vansker for anvendelsen av bestemmelsene i del III, kapitel III i denne overenskomst, kan enhver stat enten ved tariff-

forskrifter eller ved forholdsregler av statsmyndighetene, f. eks. ved en generell eller spesiell bemyndigelse til jernbaneforvaltningene, avvike fra bestemmelsene i overenskomstens artikler 17, 19 og 21 slik at det for bestemte trafikforbindelser bestemmes:

- a) at omkostningene ved sendinger fra denne stat skal være betalt av senderen:
 - 1. enten til dens grenser,
 - 2. eller minst til dens grenser;
- b) at omkostningene ved sendinger til denne stat skal være betalt av senderen:
 - 1. enten minst til dens grenser, hvis ikke senderstaten er nødt til å fastsette innskrenkning som nevnt i punkt a) siffer 1,
 - 2. eller høyst til dens grenser;
- c) at sendinger fra eller til denne stat ikke kan være belagt med etterkrav og at kontant forskudd ikke er tillatt, eller at etterkrav og kontant forskudd bare er tillatt inntil visse beløp;
- d) at det ikke er tillatt senderen å endre fraktkontrakten for så vidt angår bestemmelseslandet, betalingen av omkostningene og etterkravet.

§ 2. Under samme forutsetninger kan statene ved alminnelige eller særlige bemyndigelser til jernbaneforvaltningene avvike fra bestemmelsene i overenskomstens artikler 17, 19, 21 og 22 ved å fastsette for sine gjensidige trafikk:

- a) at bestemmelser angående betaling av omkostningene blir særskilt fastsatt etter avtale mellom de stater som er interessert i disse bestemmelser.
Bestemmelsene kan ikke forutsette en betalingsmåte som ikke er tillatt etter artikkel 17;
- b) at enkelte endringer av fraktavtalen ikke er tillatt.

§ 3. De forholdsregler som blir truffet i henhold til §§ 1 og 2, skal meldes til Sentralbyrået.

De forholdsregler som er forutsatt i § 1 trer i kraft tidligst etter utløpet av 8. dag regnet fra den dag Sentralbyrået har sendt underretning til de øvrige kontraherende stater om disse forholdsregler.

De forholdsregler som er forutsatt § 2 trer i kraft tidligst to dager etter den dag de ble offentliggjort i de deltagende stater.

§ 4. Underveissendinger berøres ikke av disse forholdsregler.

Artikkel 63.

Ansvar ved jernbane-sjøtransport.

§ 1. Ved jernbane-sjøtransport over linjer som er nevnt i artikkel 2 § 1 kan enhver stat, idet den forlanger opptatt en tilsvarende merknad i fortegnelsen over de linjer som er underlagt overenskomsten, i sin helhet tilføye nedennevnte grunner for fritakelse fra ansvaret, foruten dem som er nevnt i artikkel 27.

Fraktføreren kan bare påberope seg disse grunner når han kan bevise at overskridelsen av leveringsfristen, tapet eller skaden er oppstått på sjøstrekningen i tiden fra lastingen av godset i skipet og inntil lossingen.

Grunnene for fritakelse for ansvar er følgende:

- a) handlinger, forsømmelighet eller unnlatelser som skyldes kapteinen, skipsbesetningen, losen eller personer ansatt hos fraktføreren, ved navigeringen eller administreringen av skipet;
- b) skipets sjødyktighet, hvis fraktføreren kan bevise at denne sjødyktighet ikke skyldes mangel på tilbørlig omhyggelighet fra hans side til å gjøre skipet sjødyktig eller til behørig å bemanne det, innrette eller proviantere det, eller innrette og istandsette alle deler av skipet hvor godset lastes, for at disse kan være egnet til mottakelse, transport og oppbevaring av godset;
- c) brann, hvis fraktføreren beviser at den ikke er oppstått ved handlinger eller feil som skyldes ham, kapteinen, skipets besetning, losen eller andre personer i fraktførerens tjeneste;
- d) farer eller ulykker på havet eller andre seilbare farvann;
- e) redning eller forsøk på redning av liv eller eiendom til sjøs;
- f) lasting av gods på dekk, hvis senderen ved merknad i fraktbrevet har gått med på dette, og godset ikke blir befordret i jernbanevogn.

Foranstående grunner for fritakelse fra ansvar medfører verken opphevelse eller innskrenkning av fraktførerens alminnelige forpliktelser, særlig ikke av hans forpliktelser til å ha tilbørlig omsorg for at skipet holdes sjødyktig, eller til behørig å bemanne det, innrette eller proviantere det, eller innrette og istandsette alle deler av skipet hvor godset lastes, for at disse kan være egnet til mottakelse, transport og oppbevaring av godset.

Fraktføreren er imidlertid ansvarlig også i forannevnte tilfelle når den berettigede beviser at overskridelse av leveringsfristen, tapet eller skaden skyldes en feil begått av fraktføreren, kapteinen, skipsbesetningen, losen eller av andre personer ansatt i fraktførerens tjeneste og som ikke er nevnt under punkt a).

§ 2. Blir en sjøstrekning trafikkert av flere foretagender som er opptatt i den foretagende som er nevnt i artikkel 1, må de samme ansvarsforskrifter gjelde for alle foretagender.

Er disse foretagender opptatt i fortegnelsen på anmodning av forskjellige stater, må det dessuten på forhånd være truffet avtale mellom disse stater om anvendelsen av disse ansvarsforskrifter.

§ 3. De forholdsregler som er truffet på grunnlag av denne artikkel, skal meddeles Sentralbyrået. De trer i kraft tidligst 30 dager etter datoen for den meddelelse som Sentralbyrået sender andre stater om disse forholdsregler.

Sendinger som befinner seg underveis, berøres ikke av disse forholdregler.

Artikkel 64.

Ansvar ved kjernefysiske uhell.

Jernbanen er fritatt for det ansvar den er pålagt i henhold til denne overenskomst, når skaden er forårsaket av kjernefysisk uhell, og det ifølge gjeldende særbestemmelser i en kontraherende stat om ansvaret på det kjernefysiske område, er eieren av et kjernefysisk anlegg eller hans stedfortreder som er ansvarlig for denne skade.

Del VI.

Sluttbestemmelser.

Artikkel 65.

Undertegnelse.

Denne overenskomst, hvis bilag danner en integrerende del, holdes åpen inntil 30. april 1970 for undertegnelse av de tidligere kontraherende stater og av de stater som ble innbudt til å la seg representere på den ordinære revisjonskonferanse.

Artikkel 66.

Ratifikasjon. Ikrafttreden.

Denne overenskomst skal ratifiseres; ratifikasjonsdokumentene skal snarest mulig deponeres hos den sveitsiske regjering.

Så snart overenskomsten er ratifisert av 15 stater, eller senest ett år etter at overenskomsten er undertegnet, setter den sveitsiske regjering seg i forbindelse med de deltagende regjeringer for å undersøke mulighetene av å sette overenskomsten i kraft.

Artikkel 67.

Tilslutning til overenskomsten.

§ 1. Ønsker en stat som ikke har undertegnet denne overenskomst, å slutte seg til den, må den sende søknad til den sveitsiske regjering; denne sender søknaden om tilslutning til alle kontraherende stater, og vedlegger en uttalelse fra Sentralstyret om jernbanenes stilling i søkerstaten med hensyn til internasjonale transporter.

§ 2. Hvis ikke innen en frist av seks måneder regnet fra datoen av denne meddelelse minst to stater har meddelt den sveitsiske regjering sin innsigelse, er søknaden rettsbindende antatt. Den sveitsiske regjering underretter søkerstaten og alle kontraherende stater.

I motsatt fall meddeler den sveitsiske regjering alle kontraherende stater og søkerstaten at prøvingen av søknaden utstår.

§ 3. Enhver tilslutning trer i kraft en måned etter datoen for den sveitsiske regjeringens meddelelse, eller, hvis overenskomsten ikke er trådt i kraft ved utløpet av denne frist, fra datoen for dens ikraft-treden.

Artikkel 68.

Varigheten av de kontraherende staters forpliktelser.

§ 1. Varigheten av denne overenskomst er ubegrenset. Dog kan enhver av de kontraherende stater tre tilbake på følgende betingelser:

Overenskomsten er bindende for hver kontraherende stat inntil 31. desember i det femte år etter at den er trådt i kraft. Enhver stat som etter utløpet av denne frist ønsker å tre tilbake, skal minst ett år i forveien meddele sin hensikt til den sveitsiske regjering, som underretter alle kontraherende stater.

Hvis den stat som ønsker å tre tilbake, ikke har meddelt dette innen nevnte frist, forlanges forpliktelsen uten videre i nye tre år, og således videre tre år om gangen, for så vidt den ikke oppsies minst ett år før 31. desember i treårsperiodens siste år.

§ 2. For de stater som opptas under den femårige periode eller i en av treårsperiodene, er overenskomsten bindende ut denne periode og derpå ut hver følgende periode, for så vidt de ikke minst ett år før utløpet av en av disse perioder har tilkjennegitt sin tilbaketreden.

Artikkel 69.

Revisjon av overenskomsten.

§ 1. Utsendinger fra de kontraherende stater møtes etter innkal-
 lelse av den sveitsiske regjering for revisjon av overenskomsten
 senest fem år etter at den er trådt i kraft.

Hvis minst en tredjedel av de kontraherende stater forlanger det, skal det innkalles til konferanse på et tidligere tidspunkt.

Med samtykke av flertallet av de kontraherende stater innbyr den sveitsiske regjering også ikke kontraherende stater.

Med samtykke av flertallet av de kontraherende stater innbyr Sentralbyrået til å delta i konferansen representanter:

- a) fra statlige internasjonale organisasjoner som er sakkyndige i transportspørsmål;
- b) fra ikke statlige internasjonale organisasjoner som befatter seg med transport.

Retten for deltakere fra ikke kontraherende stater og fra ovennevnte internasjonale organisasjoner til å delta i debatten, bestemmes for hver konferanse i forretningsordenen.

Med samtykke av flertallet av de kontraherende staters regjeringer kan Sentralbyrået, før de ordinære og ekstraordinære revisjonskonferanser, innkalle utvalg til forberedende vurdering av revisjonsforslagene. For disse utvalg nyttes bestemmelsene i Bilag III tilsvarende; ifølge art. 6 i nevnte bilag kommer bestemmelsene om revisjonsutvalget til anvendelse for de forberedende utvalg.

§ 2. Ikrafttreddelsen av den nye overenskomst som er blitt utarbeidet ved en revisjonskonferanse, medfører at den gamle overenskomst og bilagene til den oppheves også overfor de kontraherende stater som ikke ratifiserer den nye overenskomst.

§ 3. I tidsrommet mellom revisjonskonferansene kan artiklene 3, 4, 5, § 5, artiklene 6, 7 (uten § 1), 8 (uten § 1), 10 (uten § 6, avsnitt 2), 11, 12 (uten § 4), 13, 14 (uten § 2, avsnitt 2), 15 (uten § 1, avsnitt 1), 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 30, 35, 36, 41, 48, 49, 50, 53, 60 (uten § 5) samt bilagene VI og VII bli endret av et revisjonsutvalg hvis sammensetning og arbeidsordning er bestemt i bilag III til denne overenskomst.

Revisjonsutvalgets beslutninger blir ved Sentralbyråets formidling straks meddelt de kontraherende staters regjeringer. De betraktes som vedtatt hvis ikke innen 4 måneder regnet fra meddelelsens dato minst 5 regjeringer har gjort innsigelser. Disse beslutninger trer i kraft første dag i 8. måned etter den måned Sentralbyrået har gjort regjeringene i de kontraherende stater kjent med at beslutningene er vedtatt. Sentralbyrået angir ikrafttreddelsesdagen samtidig med meddelelsen om at beslutningen er vedtatt.

§ 4. For å endre

- a) Internasjonalt reglement for transport av farlig gods med jernbanene (Bilag I),

- b) Internasjonalt reglement for transport av privatvogner (Bilag IV) og
- c) Internasjonalt reglement for transport av beholdere (containere) Bilag V).

er det opprettet sakkyndige utvalg hvor sammensetning og arbeidsordning er fastsatt i et reglement som utgjør Bilag III til denne overenskomst.

De sakkyndige utvalgs beslutninger meddeles straks ved Sentralbyråets formidling regjeringene i de kontraherende stater. De betraktes som vedtatt, hvis ikke innen 4 måneder regnet fra meddelelsens dato minst 5 av regjeringene har nedlagt innsigelse. Disse beslutninger trer i kraft første dag i 8. måned etter den måned Sentralbyrået har gjort regjeringene i de kontraherende stater kjent med at de er vedtatt. Sentralbyrået angir ikrafttredelsesdagen samtidig med meddelelsen om at beslutningene er vedtatt.

Artikkel 70.

Overenskomstens tekst. Offisielle oversettelser.

Denne overenskomst er etter diplomatisk sedvane sluttet og undertegnet i det franske språk.

Den franske tekst er vedlagt en tysk, engelsk, italiensk og en arabisk tekst som gjelder som offisielle oversettelser.

Ved uoverensstemmelser er den franske tekst avgjørende.

Til bekreftelse av dette har nedennevnte befullmektigede, hvis fullmakter er funnet i god og behørig form, undertegnet nærværende overenskomst.

Utferdiget i Bern den syvende februar nittenhundreogsytti i et eneste eksemplar som oppbevares i Den sveitsiske forbundsstats arkiv, og hvorav hver av partene blir tilstillet en offisiell avskrift.

Bilag I.
(Artiklene 3 og 4)

**Internasjonalt reglement for transport av farlig gods
med jernbanene.**

(RID)

(Utgitt som eget trykk)

Dette bilag tilstilles en del samtrafikkstasjoner
(jfr. trykk nr. 8902, innledning).

Reglement for Sentralbyrået for den internasjonale jernbanetrafikk (OCTI).**Artikkel 1.**

§ 1. Sentralbyrået for den internasjonale jernbanetrafikk (OCTI) har sitt sete i Bern og står under beskyttelse av den sveitsiske regjering.

Tilsynet med Sentralbyråets virksomhet, både på det administrative og det finansielle område, utøves innen rammen av bestemmelsene i overenskomstens artikkel 58 og er overdratt en administrasjonskomité.

Administrasjonskomitéen har til oppgave å

- a) overvåke gjennom Sentralbyrået den riktige anvendelse av overenskomsten og andre tekster utgitt av revisjonskonferansene, og anbefaler om nødvendig passende forholdsregler til å lette anvendelsen av disse overenskomster og bestemmelser;
- b) avgi motiverte betenkninger om spørsmål som angår Sentralbyråets virksomhet, og som blir forelagt det av en kontraherende stat eller av byråets direktør.

§ 2.

- a) Administrasjonskomitéen holder sine møter i Bern. Den består av elleve medlemmer valgt blant de kontraherende stater.
- b) Den sveitsiske forbundsstat har fast sete i komitéen og er dens ordfører. De andre medlemmer av komitéen velges for fem år. For hver femårsperiode bestemmer en diplomatkonferanse, etter forslag fra den sittende administrasjonskomité sammensetningen av administrasjonskomitéen under hensyn til en passende geografisk fordeling.
- c) Blir en plass ledig blant medlemsstatene, utnevner administrasjonskomitéen en annen kontraherende stat til den ledige plass.
- d) Hver medlemstat utnevner som delegert til administrasjonskomitéen en kompetent representant som har erfaring i internasjonale transportspørsmål.
- e) Administrasjonskomitéen konstituerer seg selv og fastsetter sin forretningsorden.

Den holder minst et regulært møte pr. år. Dessuten holder den ekstraordinære møter når minst tre medlemsstater forlanger det. Sekretærarbeidet ved administrasjonskomitéen besørgeres av Sentralbyrået.

Protokollene fra administrasjonskomitéens møter tilstilles alle kontraherende stater.

- f) Virksomheten til en medlemsstats delegert er vederlagsfri, og de dermed forbundne reiseutgifter belastes vedkommende medlemsstat.

§ 3.

- a) Administrasjonskomitéen fastsetter forskrifter for Sentralbyråets organisasjon og virksomhet, samt den rettslige stilling for byråets personale.
- b) Administrasjonskomitéen utnevner Sentralbyråets generaldirektør, visegeneraldirektør, rådgiver og assisterende rådgiver; den sveitsiske regjering fremkommer med forslag til utnevning av generaldirektør og visegeneraldirektør. Ved disse utnevnelser tar administrasjonskomitéen særlig hensyn til vedkommendes kvalifikasjoner og en passende geografisk fordeling.
- c) Administrasjonskomitéen godkjenner under hensyn til bestemmelsene i etterfølgende artikkel 2 Sentralbyråets årlige budsjett og byråets årsberetning.

Revisjon av Sentralbyråets regnskap, som innskrenker seg til kontrollen med at regnskapsbøkene stemmer med regnskapsbilagene innen rammen av budsjettet, utøves av den sveitsiske regjering. Denne videresender regnskapet til administrasjonskomitéen sammen med en beretning.

Administrasjonskomitéen underretter de kontraherende stater om sine avgjørelser, beslutninger og anbefalinger, bilagt Sentralbyråets årsberetning og regnskap.

- d) Administrasjonskomitéen forelegger ved hver diplomatkonferanse, som er pålagt å bestemme dets sammensetning, minst to måneder før konferansens åpning, en beretning over sine samlede virksomhet siden forrige konferanse.

Artikkel 2.

§ 1. Sentralbyråets omkostninger bæres av de kontraherende stater i forhold til lengden av jernbanelinjer eller andre linjer som er underlagt overenskomsten. Dog bærer skipslinjer omkostningene bare i forhold til halvparten av deres linjers lengde. Bidraget for hver stat skal ikke overstige et fastsatt beløp pr. km. Etter forslag fra den sittende administrasjonskomité fastsettes dette beløp for hver femårsperiode av diplomatkonferansen, som i henhold til dette reglements

art. 1, § 2 b er pålagt å bestemme sammensetningen av administrasjonskomitéen for samme tidsrom. Unntaksvis kan dette bidrag etter overenskomst mellom vedkommende regjering og Sentralbyrået og etter godkjenning av administrasjonskomitéen nedsettes med høyst 50 % for strekninger med spesielle driftsforhold. Størrelsen av det beløp som årlig faller på hver strekningskilometer, blir for hvert regnskapsår fastsatt av administrasjonskomitéen i samråd med Sentralbyrået. Dette beløp blir alltid å oppkreve i sin helhet. Har Sentralbyråets virkelige utgifter ikke nådd det beløp som er beregnet på dette grunnlag, tilføres restbeløpet et reservefond.

§ 2. Ved oversendelsen av årsberetningen og årsregnskapet til de kontraherende stater anmoder Sentralbyrået statene om å innbetale sin del av omkostningene for det forløpne regnskapsår. Har en stat ikke betalt sin andel innen 1. oktober, blir den påny anmodet om å gjøre det. Blir denne anmodning resultatløs, skal Sentralbyrået ved følgende års begynnelse ved oversendelsen av beretningen om de nye forløpne regnskapsår, påny gjenta anmodningen. Hvis også denne anmodning blir resultatløs inntil påfølgende 1. juli, blir en fjerde anmodning rettet til vedkommende debitorstat, for å foranledige den til å betale begge de forfalne årskontingenter. Blir denne resultatløs, skal Sentralbyrået tre måneder deretter meddele vedkommende stat at dersom den ventede betaling ikke ordnes innen årets utgang, betraktes uteblivende som et stilltiende tilkjennegivende av at den ønsker å fratse overenskomsten. Blir denne siste oppfordring resultatløs inntil 31. desember, skal Sentralbyrået etter vedkommende debitorstats således stilltiende uttalte ønske, stryke denne stats linjer av fortegningen over de linjer som deltar i den internasjonale trafikk.

§ 3. De ikke betalte beløp skal så vidt mulig dekkes av de ordinære midler som Sentralbyrået rår over, og kan fordeles på fire regnskapsår. Den del av det manglende beløp som på denne måte ikke kan dekkes, skal føres på en særskilt konto og belastes de øvrige stater i forhold til kilometerlengden av de strekninger som var underlagt overenskomsten da regningen ble utstedt. Hver stat tar derved del i utligningen etter samme forhold som den allerede har gjort i det to-årige tidsrom den har tilhørt overenskomsten samtidig med debitorstaten, og som avsluttes ved dennes fratreden.

§ 4. Den stat hvis linjer er blitt strøket under de betingelser som er nevnt i foranstående § 2, kan bare gi disse linjer adgang til å delta i den internasjonale trafikk igjen når den først betaler det beløp den er blitt skyldig for vedkommende år med 5 % rente, regnet fra slutten av sjette måned etter den dag da Sentralbyråets første gang anmodet den om å betale de omkostningsandeler som faller på den.

Artikkel 3.

§ 1. Sentralbyrået utgir et månedstidskrift som inneholder nødvendige opplysninger for anvendelse av overenskomsten, særlig meddelelser angående fortegnelsen over jernbane- og andre transportforetagenders linjer, samt gjenstander som er utelukket fra eller bare betingelsesvis mottas til befordring, og de meldinger det anser hensiktsmessig å kunngjøre.

§ 2. Tidsskriftet utgis på fransk og tysk. Ett eksemplar sendes avgiftsfritt til hver kontraherende stat og hver deltagende forvaltning. For ytterligere eksemplarer betales en avgift som bestemmes av Sentralbyrået.

Artikkel 4.

§ 1. For å lette oppkrevingen av ubetalte fordringer som angår internasjonal trafikk, kan den fordringsberettigede forvaltning overlate Sentralbyrået fordringen til inndrivelse. I det øyemed anmoder Sentralbyrået vedkommende foretagende om å betale det skyldige beløp eller å angi grunnen til sin vegring for å betale.

§ 2. Er Sentralbyrået av den mening at vegringen er tilstrekkelig begrunnet, henviser det partene til den kompetente domstol, eller hvis partene forlanger det, til den voldgiftsrett som er nevnt i overenskomstens artikkel 61. (Bilag VII.)

§ 3. Når Sentralbyrået er av den mening at beløpet helt eller delvis virkelig skyldes, kan det, etter å ha innhentet sakkyndig uttalelse, bestemme at vedkommende transportforetagende skal innbetale til Sentralbyrået helt eller delvis det beløp det skylder. Det således innbetalte beløp skal være deponert inntil sakens avslutning ved den kompetente domstol eller ved den voldgiftsrett som er nevnt i overenskomstens artikkel 61. (Bilag VII.)

§ 4. Når et transportforetagende ikke innen to uker har etterkommet Sentralbyråets oppfordring, skal byrået rette en ny oppfordring med angivelse av følgene ved ikke å betale.

§ 5. Er denne nye oppfordringen også uten resultat etter 10 dager, retter Sentralbyrået, til den kontraherende stat som vedkommende transportforetagende hører inn under, en motivert redegjørelse med henstilling til staten om å overveie hvilke forholdsregler som bør tas, og særlig vurdere om det skyldige transportforetagendes linjer fremdeles skal stå i fortegnelsen.

§ 6. Hvis den kontraherende stat som det skyldige transportforetagende hører inn under, antar at vedkommende foretagende ikke bør strykes av fortegnelsen, til tross for at betaling ikke er funnet sted,

eller den lar Sentralbyråets meddelelse ubesvart i seks uker, anses staten uten videre å ha påtatt seg garantien for at nevnte transportforetagende er betalingsdyktig, når det gjelder fordringer som skriver seg fra internasjonale transportert.

Artikkel 5.

Til dekning av de særlige omkostninger som oppstår ved virksomheten i henhold til overenskomstens artikkel 58 § 1 d—f, blir oppkrevd en godtgjørelse. Størrelsen av denne godtgjørelse fastsettes av administrasjonskomitéen etter forslag fra Sentralbyrådet.

Bilag III.

(Artikkel 69 §§ 3 og 4)

Reglement for Revisjonsutvalget og de sakkyndige utvalg.**Artikkel 1.**

De kontraherende stater regjeringer forelegger Sentralbyrået for den internasjonale jernbanetraffikk forslag til de saker utvalgene skal behandle. Sentralbyrået underretter straks de øvrige kontraherende stater om disse forslag.

Artikkel 2.

Sentralbyrået innkaller utvalgene til møte ved behov, eller når minst fem kontraherende stater forlanger det.

Innkallingen til møtet blir meddelt alle kontraherende stater to måneder i forveien. I meddelelsen skal nøye angis de spørsmål som er blitt forlangt opptatt på dagsordenen.

Artikkel 3.

Alle kontraherende stater kan delta i utvalgenes arbeid.

En stat kan la seg representere av en annen stat; en stat kan imidlertid ikke representere mer enn to andre stater.

Hver stat bærer selv utgiftene for sine representanter.

Artikkel 4.

Sentralbyrået er forretningsførende for utvalgene og besørger sekretærarbeidet.

Sentralbyråets generaldirektør eller hans stedfortreder deltar i utvalgets møter med rådgivende stemmer.

Artikkel 5.

Med samtykke av flertallet av de kontraherende stater innbyr Sentralbyrået til å delta i utvalgenes møter, med rådgivende stemme, representanter:

- a) fra ikke kontraherende stater,
- b) fra statlige, internasjonale organisasjoner som er sakkyndige i transportspørsmål, med forbehold om gjensidighet,
- c) fra ikke statlige, internasjonale organisasjoner som befatter seg med transport, med forbehold om gjensidighet.

Artikkel 6.

Utvalgene er forhandlingsdyktige når halvparten av de kontraherende stater er representert.

Artikkel 7.

Utvalgene velger for hvert møte en president og en eller to vise-presidenter.

Artikkel 8.

Forhandlingene foregår på fransk og tysk. Hovedinnholdet av uttalelsene fra utvalgets representanter blir straks muntlig oversatt. Teksten til forslagene og meddelelsene fra presidenten blir oversatt i sin helhet.

Artikkel 9.

Avstemningen foregår delegasjonsvis og, på forlangende, ved navneopprop. Hver delegasjon som representerer en kontraherende stat på møtet, har en stemme.

Et forslag betraktes som vedtatt når antall ja-stemmer:

- a) minst er lik tredjeparten av antall stater representert i utvalget;
- b) er større enn antall nei-stemmer.

Artikkel 10.

Protokollene fra møtene skal inneholde et sammendrag av forhandlingene på begge språk.

Forslagene og beslutningene skal opptas i protokollene ordrett på begge språk. Ved uoverensstemmelse mellom den tyske og den franske tekst er for beslutningenes vedkommende den franske tekst avgjørende.

Protokollene skal snarest mulig fordeles til deltakerne.

Hvis protokollene ikke blir vedtatt under møtet, skal deltakerne meddele sekretariatet eventuelle rettelser innen rimelig tid.

Artikkel 11.

For å lette arbeidet kan utvalgene oppnevne underutvalg; de kan også oppnevne underutvalg til å utrede bestemte spørsmål for et senere møte.

Hvert underutvalg velger en president, en visepresident og om nødvendig en referent. For øvrig gjelder for underutvalgene de tilsvarende forskrifter som er nevnt i artiklene 1—5 og 8—10.

Internasjonalt reglement for transport av privatvogn (RIP).

Artikkel 1.

Reglementets omfang og gyldighetsområde.

§ 1. Dette reglement gjelder for all transport av tomme eller lesste privatvogner som ifølge artikkel 2 er tillatt i internasjonal trafikk og som innleveres til befordring på de vilkår som er angitt i «Internasjonal overenskomst om befordring av gods på jernbanene (CIM)».

§ 2. Hvis dette reglement mangler spesialforskrifter, nyttes bestemmelsene i CIM for transporter nevnt i § 1 ovenfor.

Artikkel 2.

Innregistrering av privatvogn i internasjonal trafikk.

For å bli godkjent til bruk i internasjonal trafikk skal vognene være innregistrert i en privatpersons (fysisk eller annet rettssubjekts) navn ved en jernbane som er tilsluttet CIM og av denne jernbane forsynt med betegnelsen [P].

Artikkel 3.

Bruk av privatvognene.

Senderen kan bare nytte en privatvogn for transport av godsslag den er innrettet for ifølge innregistreringskontrakten. Senderen er alene ansvarlig for følgene av ikke å etterkomme denne forskrift.

Artikkel 4.

Særlige innretninger.

Hvis privatvogna er forsynt med særlige innretninger (kjøleinnretninger, vannbeholdere, maskinelle innretninger osv.), påligger det senderen å sørge for eller å foranledige at det sørges for betjening av disse innretninger. Denne plikt går over til mottakeren så snart denne har gjort sine rettigheter gjeldende etter artiklene 16 og 22 i CIM.

Artikkel 5.

Betingelser for mottakelse til befordring.

§ 1. Retten til å innlevere en privatvogn til befordring tilkommer eieren.

Enhver annen sender av tom eller lesst privatvogn må samtidig med fraktbrevet levere senderstasjonen skriftlig fullmakt fra eieren. Fullmakten kan også omfatte flere vogner.

Fullmakt er ikke nødvendig hvis senderen av vogna var mottaker av den forutgående sending, og senderstasjonen ikke har mottatt meddelelse pr. brev eller telegram om at privatvogna eller -vognene ikke må ekspederes uten hans tillatelse.

§ 2. Hvis ingen forholdsordre foreligger fra eieren, er jernbanen berettiget til for eierens regning med et fraktbrev lydende på hans navn og adresse å sende tilbake til hjemstedsstasjonen:

— enhver privatvogn som er kommet tom og pålessingen ikke er påbegynt innen 15 dager etter at den er stillet til rådighet, samt

— enhver privatvogn som er kommet i lesst tilstand og som ikke innen 8 dager etter endt avlesing innleveres til ny befordring.

Hvis jernbanen ikke gjør bruk av denne bestemmelse, skal den etter utløpet av foran angitte frister underrette eieren, og jernbanen må da ikke sende vogna tilbake før 8 dager etter den dag underretningen til eieren ble sendt.

Bestemmelsene i denne paragraf gjelder ikke for vogner som befinner seg i det land i hvis jernbanes vognpark vognene er innregistrert eller for vogner som befinner seg på private sidespor.

§ 3. En leier som har navnet sitt på privatvogna med samtykke fra den jernbane som har innregistrert den i sin vognpark, trer i eierens sted når det gjelder å anvende bestemmelsene i denne artikkel.

Artikkel 6.

Angivelser i fraktbrevet.

§ 1. I tillegg til de angivelser CIM foreskriver skal senderen anføre følgende i fraktbrevet:

- a) for tomme privatvogner, i feltet for godsbetegnelse, «Tom P-vogn» («Wagon P vide»), («P-Wagen leer»). Vognas særlige kjennetegn skal angis i dertil bestemt felt i fraktbrevet;
- b) for lesste privatvogner, i feltet for godsbetegnelse, etter angivelsen av godsslaget, «Lesst på P-vogn», («Chargé sur wagon P»), («auf P-Wagen verladen»).

Vognas særlige kjennetegn skal føres i dertil bestemt felt i fraktbrevet.

§ 2. Ønsker senderen av tom privatvogn spesiell garanti i henhold til artikkel 12 for at leveringsfristen blir overholdt, skal han, i det feltet i fraktbrevet som er bestemt for hans erklæringer, anføre «Særskilt garanti for at leveringsfristen blir overholdt» («Garantie particulière du délai de livraison»), («Besondere Gewährleistung der Lieferfrist»).

Artikkel 7.

Etterkrav og kontante forskudd.

§ 1. Sendinger av tomme privatvogner må verken belastes med etterkrav eller kontante forskudd.

§ 2. Ved befordring av lesste privatvogner må etterkravet ikke overstige verdien av den innlesste gods.

Artikkel 8.

Interesse i leveringen.

§ 1. Tegning av interesse i leveringen er ikke tillatt for sendinger av tomme privatvogner.

§ 2. Ved befordring av lesste privatvogner har en tegning av interesse i leveringen bare virkning for det innlesste gods.

Artikkel 9.

Forlengelse av leveringsfristen.

§ 1. Leveringsfristen forlenges ikke bare i de tilfeller som er nevnt i CIM artikkel 11, § 7, men også når befordringen avbrytes på grunn av skade på privatvogn, med mindre jernbanen er ansvarlig for denne skade etter bestemmelsene i artikkel 13.

§ 2. Hvis godset i skadd privatvogn lesses om til annen vogn, opphører avbrytelsen, når det gjelder godset, fra det tidspunkt det kan sendes videre etter omlessingen.

Artikkel 10.

Konstatering av skade på privatvogna eller tap av vogndeler.

§ 1. Hvis jernbanen oppdager eller formoder eller den rådighetsberettigede hevder at en privatvogn er blitt skadd eller at vogndeler er gått tapt, skal jernbanen, i henhold til CIM artikkel 45, sette opp (besiktigelses-)protokoll hvor skadens og tapets art og, så vidt mulig, årsaken til skaden og tidspunktet når den er oppstått angis.

Protokollen skal straks tilstilles den jernbane som har innregistrert vogna. Denne oversender eieren avskrift av protokollen.

Gjelder det en privatvogn hvor navnet på den som har leid vogna er skrevet på vedkommende vogn med tillatelse fra den jernbane som har innregistrert den, skal avskrift av besiktigelsesprotokollen straks tilstilles denne leieren.

§ 2. Hvis vogna er lesst, skal det i tilfelle utstedes en særskilt protokoll for godset, overensstemmende med artikkel 45 i CIM.

Artikkel 11.

Skade på privatvogn gjør fortsettelse av befordringen umulig.

§ 1. Blir en tom privatvogn slik skadd at en fortsettelse av befordringen ikke er mulig eller at vogna ikke mer egner seg til å lesses, skal den stasjon som fastslår skaden, straks ved telegram underrette senderen og eieren og om mulig angi skadens art.

§ 2. Jernbanen skal sette enhver utsatt, tom vogn i kjørbar stand igjen såfremt vogna ikke er så sterkt skadd at den må lesses opp på annen vogn.

For å sette vogna i brukbar stand igjen, kan jernbanen uten videre foreta utbedringer for et beløp inntil 300 gullfrancs. Jernbanen underretter eieren gjennom den forvaltning som har innregistrert vogna om de nødvendige arbeider som er utført iflg. første og annet avsnitt.

Disse bestemmelser gjelder uten at spørsmål om ansvar derved blir berørt.

§ 3. Utfører jernbanen utbedringer i samsvar med § 2 og dette arbeid ventelig vil vare lenger enn 4 dager, skal jernbanen ved telegram innhente senderen forholdsordre om fraktavtalen fortsatt skal gjelde etter at reparasjonsarbeidet er avsluttet eller om den skal endres. Hvis senderen ikke har gitt sine forholdsordre innen utbedringsarbeidets slutt, skal fraktavtalen fortsatt gjelde.

§ 4. Hvis jernbanen ikke kan foreta utbedringen, skal den stasjon som har fastslått skaden straks ved telegram be om senderens forholdsordre. Hvis senderen ikke samtidig er eier, skal eieren straks underrettes telegrafisk om forholdsordrens innhold.

Hvis jernbanen ikke har mottatt senderens forholdsordre innen 8 dager etter at telegrammet er sendt, er jernbanen berettiget til, etter om nødvendig å ha satt vogna i kjørbar stand, å sende den til hjemstedsstasjonen med et fraktbrev som lyder på eierens navn og adresse.

Årsaken til at vogna blir tilbakesendt skal anføres i fraktbrevet etter ordene «Tom P-vogn» («Wagon P vide») («P-Wagon leer»).

§ 5. Blir en lesst privatvogn skadd slik at en forsettelse av befordringen ikke er mulig, og avlesning må finne sted, nyttes bestemmelsene i denne artikkel for den avlesste vogn.

Kan en vogn bli reparert uten at den må avleses , gjelder §§ 1, 2, 3, 6 og 7 i denne artikkel.

§ 6. Transportomkostningene og øvrige omkostninger som er påløpt til den stasjon som har stoppet vognna, omkostninger for underretning til senderen og eieren, samt eventuelle omkostninger som oppstår ved utførelsen av forholdsordren eller ved at jernbanen på eget initiativ tilbakesender privatvogna til hjemstedsstasjonen, belastes sendingen.

§ 7. En leier som har navnet sitt på privatvogna med samtykke fra den jernbane som har innregistrert den i sin vognpark, trer i eierens sted når det gjelder å anvende bestemmelsene i denne artikkel.

Artikkel 12.

Erstatningens størrelse ved overskridelse av leveringsfristen.

§ 1. Hvis jernbanen er ansvarlig for overskridelsen av leveringsfristen for tom eller lesst privatvogn, skal den, bortsett fra den eventuelle erstatning for overskridelsen av leveringsfristen for det gods som er lesst på vogna, betale den rådighetsberettigede en fast erstatning for hver påbegynt dag forsinkelsen varer.

Denne erstatning er fastsatt til:

- a) 10,50 francs for moderne boggivogner og liknende vogner, slik de er definert i innregistreringskontrakten;
- b) 7,50 francs for andre vogner.

§ 2. Senderen av tom privatvogn kan forlange særskilt garanti for at leveringsfristen blir overholdt. Som garanti oppkreves en avgift på francs 2,25 for hver påbegynt 100 km, minst 22,50 francs. Når frakten betales etter forskriftene i CIM art. 17 § 2 a) punkt 4, skal avgiften i alle tilfelle betales i sin helhet av senderen.

Når leveringsfristen overskrides, skal jernbanen betale en fast erstatning på 21 francs pr. dag for vogner nevnt i § 1 a) og 15 francs pr. dag for vogner nevnt i § 1 b), minst 45 francs.

§ 3. Hvis overskridelsen av leveringsfristen skyldes forsett eller grov uaktsomhet fra jernbanens side, forhøyes den faste erstatningen til 21 francs pr. dag for vogner nevnt i § 1 a) og til 15 francs pr. dag for vogner nevnt i § 1 b).

Artikkel 13.

Jernbanens ansvar for tap av eller skade på privatvogn eller av deler som hører til privatvogn.

Eierens ansvar for skader forårsaket av privatvogn.

§ 1. Jernbanen er ansvarlig for tap av eller skade på vogn eller deler som hører til vogn, i tiden fra den blir mottatt til befordring og til levering, med mindre jernbanen beviser at skaden ikke skyldes en feil fra dens side.

§ 2. Ved tap av vogna er erstatningen begrenset til dens verdi. Grunnlaget for verdiansettelsen er fastsatt i innregistreringskontrakten.

Ved skade regnes erstatningen etter bestemmelsene i innregistreringskontrakten.

§ 3. For tap eller skade av løse vogndeler er jernbanen bare ansvarlig hvis delene er angitt på vognas begge langsider. Jernbanen er ikke ansvarlig for tap eller skade av løse deler.

§ 4. Med mindre den rådighetsberettigede beviser at skaden skyldes feil av jernbanen, så er jernbanen bare ansvarlig

— for skade på beholdere av leire, glass, terrakotta osv., hvis disse skader står i forbindelse med en annen skade på vogna og jernbanen er ansvarlig for denne skaden etter bestemmelsene foran;

— for skade på beholdere som innvendig er forsynt med et belegg (emalje, ebonitt osv.), hvis selve beholderen bærer spor av en ytre skade, og jernbanen er ansvarlig for denne skaden etter bestemmelsene foran.

§ 5. Med hensyn til erstatning for tap av eller skade på en privatvogn eller dens bestanddeler, inntreier eieren rettslig i senderens eller mottakerens sted. Reklamasjoner kan bare fremsettes overfor den jernbane som har innregistrert privatvogna i sin vognpark og kan bare gjøres gjeldende like overfor denne bane, som i rettslig henseende trer i stedet for den ansvarlige bane.

§ 6. De krav jernbanen har overfor vognieieren på grunn av skader som privatvogna har forårsaket under transporten, er regulert i innregistreringskontrakten. Bare den jernbane hvor privatvogna er innregistrert kan gjøre andre jernbaners rett gjeldende overfor vognieieren.

§ 7. De krav som er nevnt i § 6, foreldes etter 3 år. Fristen begynner å løpe den dag skaden er oppstått.

Artikkel 14.

Formodning om at privatvogn er gått tapt. Vogna finnes igjen.

§ 1. Privatvogna betraktes som tapt hvis den ikke kan stilles til mottakerens rådighet innen 3 måneder etter leveringsfristens utløp.

Denne frist forlenges med den tid vogna er blitt oppholdt av årsak som ikke kan tilskrives jernbanen, eller på grunn av skade.

§ 2. Hvis en vogn som har vært betraktet som tapt, finnes igjen etter at erstatningen er betalt, kan eieren innen 6 måneder etter at underretningen er mottatt gjennom den jernbane som har innregistrert vogna i sin vognpark, kreve at vogna tilbakeleveres ham på hjemstedsstasjonen uten omkostninger, mot tilbakebetaling av erstatningen.



Internasjonalt reglement for transport av beholdere (containere) (RICO).

Kapitel I.

Fellesbestemmelse.

Artikkel 1.

Reglementets omfang og gyldighetsområde.

§ 1. Dette reglement gjelder for befordring av beholdere, i det følgende kalt «containere», som innleveres til befordring etter bestemmelsene i «Internasjonal overenskomst om befordring av gods på jernbanene (CIM)». Disse containere kan tilhøre jernbanen eller private (fysisk eller annet rettssubjekt). I siste tilfelle må containeren være godkjent av jernbanen eller tilsvare de internasjonale byggeforskrifter som gjelder for storcontainere.

§ 2. I henhold til dette reglement er en «container» en transportinnretning (ramme, tank, eller annen analog innretning) som

- er av varig beskaffenhets og derfor tilstrekkelig motstandsdyktig til gjentatt bruk,
- er spesialbygget for å lette transport av gods med flere transportmidler uten omlessing av innholdet,
- er utstyrt med innretninger for å lette behandlingen,
- har rominnhold minst 1 m³ og som ikke overskrider

12,192 m (40 eng. fot) lengde
2,438 m (8 ») bredde
2,438 m (8 ») høyde.

§ 3. Med «Storcontainere» forstås containere med rominnhold over 3 m³ og med minst 6 m (20 eng. fot) lengde.

Containere med høyde og bredde over 2,438 m (8 eng. fot) mottas til befordring etter bestemmelsene i dette reglement først etter avtale med jernbanen.

Betegnelsen «container» dekker de respektive containeres tilbehør og utstyr, hvis tilbehøret og utstyret befordres sammen med containeren. Betegnelsen omfatter verken vognene, disses tilbehør eller utstyr eller vanlig emballasje.

Artikkel 2.

Alminnelige bestemmelser.

§ 1. Hvis intet annet er bestemt i tariffen, kan innholdet i en container bare være gjenstand for en enkelt fraktavtale.

§ 2. Hvis dette reglement ikke inneholder særlige forskrifter, anvendes bestemmelsene i CIM for sendinger av tomme eller lesste containere.

Alminnelige tilleggsbestemmelser.

1. Lesste containere av lukket type skal innleveres plombert av senderen. Lukkingen skal være utført slik at den ikke kan brytes uten synlige spor; for bestemt trafikk kan jernbanen og senderen inngå overenskomst om å se bort fra lukking. Senderen skal ved innlevering av gods i containere av åpen type treffe alle nødvendige tiltak for å unngå den risiko bruken av slike containere kan medføre for det innlesste gods.
2. Blir en lesst container skadd underveis slik at den ikke kan viderebefordres, kan jernbanen lesse om godset til annen container eller en vogn. Lesses godset om til en vogn, regnes frakten som om befordringen fra sender- til bestemmelsesstasjonen var foregått i denne vogn, såfremt ikke frakten for transport i container er lavere. Godset hefter for omkostningene med mindre omlessingen har vært nødvendig på grunn av feil fra jernbanens side.

Artikkel 3.

Befordring fra dør til dør.

For sendinger som hentes av jernbanen på bostedet er fraktavtalen sluttet på senderens bosted. For sendinger som leveres på bostedet opphører fraktavtalen på mottakerens bosted.

Artikkel 4.

Levering, tilbakelevering, avgifter.

For å nytte containerne kan det oppkreves en avgift hvis størrelse fastsettes i tariffene eller reglementene. Tariffene eller reglementene inneholder dessuten betingelser for at containerne stilles til rådighet, fristen for tilbakeleveringen og avgiftene hvis fristen ikke overholdes.

Artikkel 5.

Angivelser i fraktbrevet.

I tillegg til de angivelser CIM foreskriver skal senderen, i dertil bestemt felt i fraktbrevet, anføre containerens eiendomsmerke og nummer, egenvekten i kilo og eventuelt øvrige kjennetegn på containeren.

Artikkel 6.

Bruk, rengjøring.

Tariffene og reglementene fastsetter de betingelser containerne må lesse og losses på. Lessingen omfatter ikke bare opplesingen på vogna, men også de forholdsregler som må tas for fastgjøring av containerne.

Mottakeren er forpliktet til å tilbakelevere containeren i rengjort stand. I motsatt fall kan jernbanen forlange avgift, hvis størrelse er fastsatt i tariffene eller reglementene.

Artikkel 7.

Bruk av containere for ny transport.

Containere som er levert i lesst stand, kan mottakeren bare bruke til ny transport med samtykke fra bestemmelsesbanen.

Artikkel 8.

Tap og skade.

§ 1. Den som overtar en tom eller lesst container av jernbanen, er forpliktet til å fastslå containerens tilstand på det tidspunkt containeren stilles til hans rådighet. Den som nytter en container er ansvarlig for enhver skade som blir fastslått ved tilbakeleveringen av containeren til jernbanen, og som han ikke har anmeldt ved overtagelsen, medmindre han beviser at skaden allerede var til stede da containeren ble stillet til hans rådighet, eller at skaden er oppstått ved omstendigheter som han ikke kunne unngå, og hvis følger han ikke kunne avverge.

§ 2. Senderen er ansvarlig for tap av eller skade som oppstår på en container under utførelsen av fraktavtalen, når tapet eller skaden skyldes ham selv eller hans folk.

§ 3. Hvis ikke containeren blir tilbakelevert jernbanen innen 30 dager etter den dag den ble stillet til rådighet for senderen eller mottakeren, kan jernbanen anse den som bortkommet, og kan kreve erstatning for containerens verdi.

Artikkel 9.

Godkjennelse.

Containere som tilhører private kan godkjennes av jernbane tilsluttet CIM, hvis containernes konstruksjon og påskrifter tilfredsstiller gitte forskrifter. Godkjente containere, unntatt storcontainere, skal av jernbanen påføres tegnet **[P]**.

Artikkel 10.

Særlige innretninger.

Hvis containere er forsynt med særlige innretninger (kjøleinnretninger, vannbeholdere, maskinelle innretninger osv.), påhviler det senderen å sørge for eller å foranledige at det sørges for betjening av disse innretninger. Denne plikt går over til mottakeren så snart denne har gjort sine rettigheter gjeldende etter artiklene 16 eller 22 i CIM.

Artikkel 11.

Angivelser i fraktbrevet.

Foruten de angivelser som er foreskrevet i CIM skal senderen, i dertil bestemt felt i fraktbrevet, angi

- hva slags container, nummeret, egenvekten i kilo og eventuelt andre kjennetegn på containeren,
- på godkjente containere, merket til den jernbane som har godkjent dem og, unntatt for storcontainere, bokstaven [P],
- dessuten, på tomme containere, som godsbetegnelse enten «Godkjent tom container» («Conteneur agréé vide») eller («Zugelassener leerer Container»), eller «Tom storcontainer», («Grand conteneur vide»), («Grosscontainer, leer»).

Artikkel 12.

Tilbakesending eller bruk av containeren for ny transport.

Når en privatcontainer er levert mottakeren, har jernbanen, såfremt det ikke foreligger spesialavtale, ingen forpliktelse til å oppfordre mottakeren til å sende den tomme containeren tilbake eller til å anvende den for ny transport.

Artikkel 13.

Sending av tomme privatcontainere kan ikke belegges med etterkrav.

Artikkel 14.

Erstatningens størrelse ved tapt eller skadet container.

Den erstatning som etter CIM artikkel 31 skal betales for tapt container, retter seg etter containerens verdi. Den erstatning som etter CIM artikkel 33 skal betales for skade på container, beregnes etter reparasjonskostnadene.

Artikkel 15.

Ansvar for overskridelse av leveringsfristen.

Uavhengig av bestemmelsene i CIM kan jernbanen ved særlig avtale med eieren av en privatcontainer bestemme at det ved overskridelse av leveringsfristen ytes ham særskilt erstatning.

Internasjonalt reglement for transport av ekspressgods (RIEx).

§ 1. Som ekspressgods betraktes bare gods som etter bestemmelse i en internasjonal tariff befordres særskilt hurtig.

Som ekspressgods tillates bare gods som uten videre kan leses i reisegodsvogna i persontog. Tariffene kan gjøre unntak fra denne bestemmelsen.

§ 2. Utelukket fra befordring er det gods som er nevnt i CIM artikkel 3. De stoffer og gjenstander som er nevnt i Bilag I CIM eller er nevnt i særoverenskomster sluttet i henhold til CIM artikkel 4 § 2, tillates sendt som ekspressgods bare hvis dette er uttrykkelig forutsatt i Bilag I eller i særoverenskomstene. Tariffene bestemmer om også annet gods skal være utelukket fra befordring som ekspressgods, eller bare mottas på visse betingelser.

§ 3. Ekspressgods kan innleveres med et annet fraktdokument enn det fraktbrev som er forutsatt i CIM artikkel 6 § 1. Det skjema som skal nyttes, såvel som påbudte eller tillatte angivelser, fastsettes i tariffene. Fraktdokumentet må imidlertid inneholde følgende angivelser:

- a) sender- og bestemmelsesstasjon;
- b) navnet og adressen på senderen og mottakeren;
- c) antall kolli, betegnelse av emballasje og godsslag;
- d) fortegnelse over følgepapirer som er foreskrevet av toll- og andre offentlige myndigheter.

§ 4. Senderen hefter for riktigheten av de anførsler og erklæringer som er påført fraktdokumentet enten av ham selv eller av jernbanen etter hans anvisninger. Han bærer alle følger som oppstår av at disse anførsler eller erklæringer er uriktige, unøyaktige eller ufullstendige.

§ 5. Ekspressgods må sendes med hurtige befordringsmidler og innenfor de frister som er forutsatt i tariffene. Leveringsfristene må i ethvert tilfelle være kortere enn dem som er forutsatt for ilgodsendinger.

§ 6. Tariffene kan også inneholde andre avvik fra bestemmelsene i CIM enn dem som er nevnt foran; det kan imidlertid ikke avvikes fra bestemmelsene i artiklene 26, 27, 28, 29, 31, 32, 33 og 37—47.

For så vidt foranstående bestemmelser og bestemmelsene i tariffene ikke er til hinder, nyttes bestemmelsene i CIM for ekspressgods.

Voldgiftsrettsordning.

Artikkel 1.

Antall voldgiftsdommere.

De opprettede voldgiftsretter som skal dømme i ikke mellomstatlige tvister, består, alt etter bestemmelsene i voldgiftsavtalen av en, tre eller fem voldgiftsdommere.

Artikkel 2.

Valg av voldgiftsdommere.

§ 1. En liste over voldgiftsdommere blir oppstilt på forhånd. Hver kontraherende stat kan utpeke høyst to sakkyndige i internasjonal transportrett til inntegning på lista over voldgiftsdommere. Disse må være borgere av vedkommende stat. Lista blir utarbeidet og holdt à jour av den sveitsiske regjering.

§ 2. Forutsetter voldgiftsavtalen én voldgiftsdommer, velges denne ved felles overenskomst mellom partene.

Forutsetter voldgiftsavtalen tre eller fem voldgiftsdommere, velger hver av partene én henholdsvis to voldgiftsdommere.

De voldgiftsdommere som er valgt i henhold til foranstående avsnitt, utnevner ved fellesoverenskomst den tredje, henholdsvis den femte voldgiftsdommeren. Denne skal være voldgiftsrettens formann.

Er partene ikke enige om valg av enedommer, eller er de voldgiftsdommere som er valgt av partene, ikke enige om oppnevningen av tredje resp. femte voldgiftsdommer, blir voldgiftsretten på anmodning av Sentralbyrået komplettert med en voldgiftsdommer oppnevnt av presidenten for den sveitsiske forbundsrett.

Voldgiftsretten sammensettes av personer som er oppført på lista nevnt i §1. Forutsetter imidlertid voldgiftsavtalen fem voldgiftsdommere, kan hver part velge en voldgiftsdommer som ikke er oppført på lista.

§ 3. Enedommeren, resp. tredje eller femte voldgiftsdommer, må være av annen nasjonalitet enn partene.

Deltagelse av en tredje part i tvisten har ingen innflytelse på voldgiftsrettens sammensetning.

Artikkel 3.

Voldgiftsavtale.

De parter som henviser en tvist til voldgiftsrettslig avgjørelse, slutter en voldgiftsavtale, som særlig går ut på å angi:

- a) tvistemålet så nøye og klart som mulig;
- b) rettens sammensetning og fristen for oppnevning av voldgiftsdommer(e);
- c) stedet for retten.

Av hensyn til åpningen av voldgiftsrettergangen må voldgiftavtalen meddeles Sentralbyrået.

Artikkel 4.

Prosedyre.

Prosedyren blir bestemt av voldgiftsretten selv idet det tas hensyn til etterfølgende bestemmelser:

- a) voldgiftsretten undersøker og dømmer i den tvist den er blitt forelagt, på grunnlag av partenes innlegg, uten at den ved avgjørelsen er bundet av partenes fortolkninger;
- b) den kan ikke tilkjenne mer og ikke annet enn det klageren har forlangt, og heller ikke mindre enn det den innklagede har erkjent å skyldes;
- c) voldgiftskjennelsen blir avfattet av voldgiftsretten med behørig begrunnelse og kunngjort for partene ved formidling av Sentralbyrået;
- d) med forbehold om motsatt preseptorisk (tvingende) lovbestemmelse på det sted hvor voldgiftsretten har sitt sete, kan det ikke bli grepet til noe rettsmiddel mot voldgiftskjennelsen, dog unntatt gjenopptakelse og de for tilfelle av ugyldighet forutsatte rettsmidler.

Artikkel 5.

Rettssekretariat.

Sentralbyrået besørger sekretærarbeidet i voldgiftsretten.

Artikkel 6.

Omkostninger.

Voldgiftskjennelsen fastsetter omkostningene og utleffene inklusive honorar til voldgiftsdommerne, og bestemmer hvilken part som skal pålegges å betale eller i hvilket forhold omkostningene skal fordeles mellom partene.

TILLEGGSPROTOKOLL

til de internasjonale overenskomster om befordring på jernbanene av gods (CIM) og av reisende og reisegods (CIV), begge undertegnet i Bern 7. februar 1970.

Undertegnede befullmektigede er blitt enige om følgende:

I.

1. Tatt i betraktning at transportlovgivningen i Det forenede kongerike ikke inneholder noen forpliktelse til å offentliggjøre tariffene og heller ikke til å anvende dem på en ensartet måte overfor trafikantene, er det tillatt at

- a) bestemmelsene i CIM ikke anvendes i Det forenede kongerike hvis de inneholder en forpliktelse til å offentliggjøre tariffene og til å anvende dem på en ensartet måte overfor trafikantene;
- b) frakter og tilleggsavgifter som jernbanen er bemyndiget til å oppkreve i Det forenede kongerike, også anvendes i internasjonal trafikk underlagt CIM.

2. Inntil avslutningen og ikrafttredelsen av et særlig tillegg til Bilag I til CIM, som inneholder særbestemmelser for jernbane-sjøtransport av farlig gods mellom fastlandet og Det forenede kongerike, må farlig gods som skal transporteres til eller fra Det forenede kongerike etter CIM's bestemmelser, foruten å tilfredsstille forskriftene i Bilag I også tilfredsstille Det forenede kongerikes betingelser om transport av farlig gods med jernbane og på sjø.

II.

1. Tatt i betraktning at transportlovgivningen i Eire ikke inneholder noen forpliktelse til å offentliggjøre tariffene og heller ikke til å anvende dem på en ensartet måte overfor trafikantene, er det tillatt at

- a) bestemmelsene i CIM ikke anvendes i Eire hvis de inneholder forpliktelse til å offentliggjøre tariffene og til å anvende dem på en ensartet måte overfor trafikantene.

b) frakter og tilleggsavgifter som jernbanen er bemyndiget til å oppkreve i Eire, også anvendes i internasjonal trafikk underlagt CIM.

2. Inntil avslutningen og ikrafttreddelsen av et særlig tillegg til Bilag I til CIM, som inneholder særbestemmelser for jernbane-sjøtransport av farlig gods mellom fastlandet og Eire, må farlig gods som skal transportes til eller fra Eire etter CIM's bestemmelser, tilfredsstillende forskriftene i Bilag I og dessuten Eires forskrifter om betingelser for transport av farlig gods med jernbane og på sjø.

III.

Bestemmelsene i overenskomstene CIM og CIV gis ikke forrang fremfor bestemmelsene som visse stater, for trafikk seg imellom, må fastsette ved anvendelse av spesielle traktater, som traktatene angående Den europeiske kull- og stålunion og Det europeiske fellesskap.

IV.

Denne protokoll, som supplerer overenskomstene av 1970, er åpen for undertegning til 30. april 1970.

Den må ratifiseres.

De stater som ikke har undertegnet denne protokoll før dette tidspunkt, og de stater som deltar i forannevnte overenskomster i samsvar med artikkel 67 i CIM og artikkel 62 i CIV av 1970, kan tiltre denne protokoll ved en kunnngjøring.

Ratifikasjonsdokumentet eller kunnngjøringen om tiltredelse oppbevares hos den sveitsiske regjering.

Til bekreftelse av dette har nedennevnte befullmektigede, hvis fullmakter er funnet i god og behørig orden, undertegnet denne tilleggsprotokoll.

Utfærdiget i Bern den syvende februar nittenhundreogsytti i et eneste eksemplar som oppbevares i arkivet hos Den sveitsiske forbundsstat, og hvorav hver av partene blir tilstillet en offisiell avskrift.

STATER

Algerie, Belgia, Bulgaria, Danmark, Det forente kongerike, Eire, Finland, Frankrike, Hellas, Irak, Italia, Jugoslavia, Libanon, Liechtenstein, Luxembourg, Marokko, Nederland, Norge, Polen, Portugal, Romania, Spania, Sveits, Sverige, Syria, Tsjekkoslovakia, Tunisia, Tyrkia, Ungarn, Østerrike.

Lov*)

23. februar 1973 nr. 10

om befordring av personer og gods på jernbanene i henhold til de internasjonale overenskomster av 7. februar 1970.

§ 1.

Med «de internasjonale overenskomster» menes i denne lov:

- a. Internasjonal overenskomst om befordring av reisende og reisegods på jernbanene (CIV) og
- b. Internasjonal overenskomst om befordring av gods på jernbanene (CIM),

begge undertegnet i Bern 7. februar 1970 med tilhørende protokoller og bilag og med de forandringer og tillegg som senere måtte bli godkjent av vedkommende departement, samt tilleggsoverenskomst angående jernbanens ansvar for reisendes død og skade til den overenskomst som er nevnt under a.

§ 2.

Med jernbane menes i denne lov sådan utenlandsk eller innenlandsk jernbane som de internasjonale overenskomster etter sine bestemmelser finner anvendelse på.

Det som bestemmes om jernbaner, skal også gjelde for automobil- og sjøfartslinjer og andre befordringsmidler som etter bestemmelsene i overenskomstene omfattes av disse.

§ 3.

For befordring som de internasjonale overenskomster etter sine bestemmelser omfatter, gjelder de regler som er fastsatt i overenskomstene, for så vidt ikke annet følger av de reservasjoner som er tatt med heimel i overenskomstene.

§ 4.

Blir en jernbane saksøkt til å betale erstatning i henhold til de internasjonale overenskomster og vil jernbanen, om den dømmes til å betale, søke regress hos andre jernbaner og i den anledning gi disse

*) Fremmet av Samferdselsdepartementet. Stortingsvedtak 9. febr. 1973 Ot. prp. nr. 26. Besl. O. nr. 26, jfr. innst. O. nr. 22. St. tid. forh. i Ot. s. 176—177 i Lt. s. 42. Kunngj. 23. febr. 1973 i Lovtidend avd. 1 nr. 7 se s. 236—237.

underretning om søksmålet og adgang til å intervenere, fastsetter retten fristene for forkynnelsen og intervensjonen.

Er sådan underretning forkynt, kan den jernbane det søkes regress hos, ikke bestride rettmessigheten av en utbetaling i henhold til den rettslige avgjørelse som blir truffet.

Den regressøkende jernbane kan, når en av de jernbaner den søker regress hos har hjemting i Norge, saksøke samtlige jernbaner under ett ved den domstol som den norske jernbane hører under. Anlegges sak mot flere jernbaner som har hjemting i Norge, men i forskjellige rettskretser, kan den regressøkende jernbane velge i hvilken av disse kretser den vil anlegge saken. Retten avgjør i en og samme dom alle de regressaker som er forelagt den.

§ 5.

Dom, herunder voldgiftsdom, som i henhold til de internasjonale overenskomster er avsagt i utlandet av kompetent domstol, og som etter den utenlandske rett gir adgang til tvangsfullbyrdelse, kan — hva enten saksøkte har møtt eller er uteblitt under saken — fullbyrdes her i riket. Begjæring om fullbyrding rettes til Oslo namsrett. Retten prøver ikke riktigheten av den utenlandske dom.

Bestemmelsen i første ledd kommer ikke til anvendelse på avgjørelser som bare har en foreløpig tvangskraft, heller ikke for de deler av en dom hvorved saksøkeren idømmes en ytterligere erstatning utover saksomkostningene, fordi saken er gått ham imot.

§ 6.

Fordring som stammer fra befordring som er utført på grunnlag av de internasjonale overenskomster og som en utenlandsk jernbane har på en norsk jernbane, såvel som en utenlandsk jernbanes rullende materiell, herunder innbefattet alle rørilige ting som tilhører jernbanen og som befinner seg i materiellet, kan bare belegges med arrest eller gjøres til gjenstand for utlegg her i riket når det skjer i henhold til dom avsagt av domstol i den stat som den utenlandske jernbane hører inn under.

§ 7.

Denne lov trer i kraft fra den tid Kongen bestemmer.

Fra samme tidspunkt oppheves lov av 22. mars 1963 nr. 6 om befordring av personer og gods på jernbaner i henhold til de internasjonale overenskomster av 25. februar 1961.

Kongelig resolusjon av 26. april 1974.

Lov av 23. februar 1973 nr. 10 om befordring av personer og gods på jernbanene i henhold til de internasjonale overenskomster av 7. februar 1970 trer i kraft fra 1. januar 1975.

VEDLEGG TIL CIM

(jfr. artikkel 17 og alm. tilleggsbest., punkt e)

ENHETLIG KODEFORTEGNELSE

for avgifter, toll og andre omkostninger (som er oppstått fra godset er mottatt til befordring og inntil utleveringen).

Disse omkostningene innføres i fraktbrevet og skal betales av senderen eller mottakeren etter bestemmelsene i CIM, art. 17 § 1.

Kode nr.	Betegnelse	For- klaring se side	Bemerk- ning se side
Del I			
Omkostninger som kan betales av senderen			
01	Beholderavgift		4
02	Presenningsavgift		4
03	Avgift for lessemidler		4
04	Avgift for spesialvogner (vogner med nedsenket midtparti osv.)		4
05	Avgift for løfteinnretninger		
06	Palleavgift		
07	Avgift for beskyttelsesvogn		
08	Avgift for overføringsvogn til annen sporvidde		
09	Avgift for vognbjørn		
10	Avgift for varmeapparater		
11	Kjølevognavgift		
12	Skifteavgift på senderstasjonen	3	
13	Avgift for opphold av vogner underveis	3	
14	Veieavgift		
15	Avgift for privat sidespor på sender- stasjonen		
16	Avgift for å telle eller undersøke gods eller dyr	3	
17	Avgift for å føre eller vanne dyr, strø i vognene eller levere vann		
18	Avgift for opp- eller avlessing av gods eller regulering av lasten		

Kode nr.	Betegnelse	For- klaring se side	Bemerk- ning se side
19	Avgift for omlesning eller -fylling		
20	Oppholdsleie for vogner		
21	Andre forsinkelsesavgifter enn opp- holdsleie		
22	Godshusleie		
23	Avgift for å følge sendinger	4	
24	Henteavgift		
25	Havneavgifter	4	
26	Avgift for forsikring eller for angivelse av verdien	4	4
27	Avgift for å tegne interesse i leveringen		4
28	Avgift for å oppfylle tollforskriftene		
29	Avgift for å oppfylle andre myndig- heters forskrifter	4	
30	Avgift for kontantutlegg eller kontant forskudd		
31	Etterkravprovisjon		
32	Avgift for forespørsel om utlevering av gods		
33	Stasjonsavgift		
34	Avgift for nyinnlevering av vognlast fra eller til utlandet		
35	Avgift for utveksling av aksler		
36	Desinfeksjonsavgift		
37	Ferjeavgift		
56	Andre utgifter ikke nevnt i del I		
57	Andre utlegg (jfr. CIM art. 9 § 4) ikke nevnt i del I		
58	Avgift for ising eller etterising		
60	Toll eller andre beløp (unntatt merverdi- avgift) som kreves opp av tollvesenet		
61	Merverdiavgift (TVA) som kreves opp av tollvesenet		
62	Beløp som kreves opp av andre admini- strative myndigheter		
65	Merverdiavgift (TVA) av franske trans- portomkostninger	4	
66	Skifteavgift på bestemmelsesstasjonen	3	

Kode nr.	Betegnelse	For- klaring se side	Bemerk- ning se side
67	Avgift for privat sidespor på bestem- melsesstasjonen		
68	Utkjøringsavgift <i>Samlenumre</i>		
70	Alle omkostninger fra 1 til 37		
71	Alle omkostninger fra 1 til 37 og 56 til 58		
72	Alle omkostninger fra 1 til 37, 56 til 58 og 60 til 62		
Del II			
Omkostninger som ikke kan betales av senderen			
77	Avgift for utkjøring på ny		
78	Avgift for underretning på ny til mot- takeren om ankommet gods		
79	Andre omkostninger som skal kreves opp hos mottakeren.		

Forklaring på bestemte betegnelser.

- Kode nr.
- 12 *Skifteavgift på senderstasjonen*
- 66 *Skifteavgift på bestemmelsesstasjonen*
Avgiftene kreves opp når ekstra skifting er nødvendig, f. eks. ved stilling, flytting eller henting av godsvogn til eller fra bestemt sted på stasjon eller havn; dessuten kreves avgiften opp for visse tjenester — for det meste i forbindelse med andre særlige ytelser — f. eks. når veieavgift kreves opp etter forsinket anmodning om veiing.
- 13 *Avgift av opphold av vogner underveis*
Avgiften dekker jernbanens spesielle utgifter i forbindelse med underveisopphold, f. eks. for dellessing eller dellossing eller til stell av dyr.
- 16 *Avgift for å telle eller undersøke gods eller dyr*
Avgiften kreves opp når jernbanen teller eller kontrollerer at sendingen stemmer overens med det som er anført i fraktbrevet eller kontrollerer om sikkerhetsbestemmelsene er iaktatt for bestemte godsslag; endelig også for arbeid med å overvåke losningen etter anmodning av senderen eller mottakeren.

Kode nr.

- 23 *Avgift for å følge sendinger*
Avgiften kreves opp når en godstariff ikke fastsetter at den som følger en sending skal betale billettpris til vedkommende togsalg og vognklasse etter gjeldende persontariff for ledsagere av gods- eller dyresendinger.
- 25 *Havneavgifter*
Avgiftene kreves opp i en del sjøhavner for visse ytelser (unntatt skifting) når godsvogner lesses om eller gods overføres fra havneanlegg til skip eller omvendt, f. eks. ved overtaking og overvåking av vogner fra eller til ferjene i Dunkerque eller Zeebrügge (brygge- og plassavgift).
- 26 *Avgift for forsikring eller for angivelse av verdien*
Avgiften er premie for forsikring av godset eller for angivelse av verdien. Den dekker også avgiften for den spesielle garanti for at tomme privatvogner leveres innen leveringsfristen (jfr. RIP art. 12 § 2).
- 29 *Avgift for å oppfylle andre forvaltningsforskrifter*
Avgiften kreves opp når jernbanen på vegne av senderen oppfyller forskjellige forvaltningsforskrifter — unntatt tollforskriftene, som har eget kodennummer — f. eks. valuta-, helse-, veterinær-, skatte-, statistikk- eller politiforskrifter.
- 65 *Merverdiavgift (TVA) av franske transportomkostninger*
Denne merverdiavgiften gjelder transporten på fransk strekning. Avgiften kreves opp av jernbanen og betraktes som ekstraavgift.

Kode nr.

Bemerkninger.

- 01 Delfranching av disse avgiftene er ikke tillatt (jfr. CIM art. 17
02 § 2, siste avsnitt.
27
- 04 Delfranching av disse avgiftene er ikke tillatt når de må be-
26 regnes for hele transportstrekningen (jfr. CIM art. 17 § 2, siste
avsnitt.
- 27 Delfranching av disse avgiftene er ikke tillatt (jfr. CIM art.
17 § 2, siste avsnitt).

ANHANG CIM (Ziff 17 und DCU Punkt e)

VERZEICHNIS

der einheitlichen Coden der Nebengebühren, Zölle und sonstigen Kosten (die von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung der Sendung aufkommen und in die Beförderungspapiere eingetragen werden).

Code- nummer	Bezeichnung	Erläuterung siehe Seite	Besonderheit siehe Seite
	Teil I		
	Kosten, die vom Absender übernommen werden können.		
01	Gebühr für Benutzung von Behältern (Containern)		
02	Gebühr für Benutzung von Wagendecken		8
03	Gebühr für Benutzung von Lademitteln		8
04	Gebühr für Benutzung von Spezialwagen (Tiefadewagen usw.)		8
05	Gebühr für Benutzung von Hebevorrichtungen		8
06	Gebühr für Benutzung von Paletten		
07	Gebühr für Benutzung von Schutzwagen		
08	Gebühr für Benutzung von Rollfahrzeugen (Rollschemeln) für Spurwechsel		
09	Gebühr für Benutzung von Strassenrollern		
10	Gebühr für Benutzung von Heizgeräten		
11	Kühlwagenszuschlag		
12	Gebühr für Rangierleistungen auf dem Versandbahnhof	7	
13	Gebühr für Unterwegsauftenthalt von Wagen	7	
14	Wiegegebühr		
15	Privatgleisanschlussgebühr auf dem Versandbahnhof		
16	Gebühr für Zählen oder Prüfen der Güter oder Tiere	7	

Code- nummer	Bezeichnung	Erläuterung siehe Seite	Besonderheit siehe Seite
17	Gebühr für Füttern oder Tränken von Tieren, Einstreuen der Wagen oder Abgabe von Wasser		
18	Gebühr für Verladen, Entladen oder Zurechtladen		
19	Gebühr für Umladen oder Umfüllen		
20	Wagenstandgeld		
21	Sonstige Verzögerungsgebühren, ausgenommen Wagenstandgeld		
22	Lagergeld		
23	Gebühr für Begleitung von Sendungen	8	
24	Gebühr für das Abholen einer Sendung (Hausabfuhr)		
25	Hafengebühren	8	
26	Gebühr für Versicherung oder Angabe des Wertes	8	8
27	Gebühr für Angabe des Interesses an der Lieferung		8
28	Gebühr für Erfüllung der Zollver-schriften		
29	Gebühr für Erfüllung sonstiger Ver-waltungsvorschriften	8	
30	Gebühr für Barauslagen oder Barvor-schüsse		
31	Nachnahmegebühr		
32	Gebühr für Ablieferungsnachweis		
33	Stationsgebühr		
34	Gebühr für Neuaufgabe von Wagenlad-ungen von oder nach dem Ausland		
35	Gebühr für Achswechsel		
36	Gebühr für Entseuchung (Desinfektion)		
37	Fährengebühr		
56	Andere, in Teil I nicht genannte Neben-gebühren		
57	Andere, in Teil I nicht genannte Aus-lagen nach Artikel 9 § 4 der CIM		
58	Kosten für Beeisung oder Nachbeeisung		
60	Zölle und andere von der Zollbehörde erhobene Beträge (Mehrwertsteuer ausgenommen)		

Code- nummer	Bezeichnung	Erläu- terung siehe Seite	Beson- derheit siehe Seite
61	Von der Zollbehörde erhobene Mehrwertsteuer (TVA)		
62	Von anderen Verwaltungsbehörden erhobene Beträge	8	
65	Mehrwertsteuer (TVA) auf die französischen Beförderungskosten	7	
66	Gebühr für Rangierleistungen auf dem Bestimmungsbahnhof		
67	Privatgleisanschlussgebühr auf dem Bestimmungsbahnhof		
68	Gebühr für die Hauszustellung		
	<i>Sammelnummern</i>		
70	Alle Kosten von 1 bis 37		
71	Alle Kosten von 1 bis 37 und 56 bis 58		
72	Alle Kosten von 1 bis 37 und 56 bis 58 und 60 bis 62		
	Teil II		
	Kosten, die vom Absender nicht übernommen werden können		
77	Gebühr für erneute Hauszustellung		
78	Gebühr für Benachrichtigung des Empfängers über die Ankunft der Sendung		
79	Andere, vom Empfänger zu erhebende Kosten		

Erläuterung bestimmter Bezeichnungen

Codenummer

12 *Gebühr für Rangierleistungen auf dem Versandbahnhof*

66 *Gebühr für Rangierleistungen auf dem Bestimmungsbahnhof*

Diese Gebühren werden erhoben, wenn besondere Rangierleistungen notwendig sind, z. B. bei Bereitstellung, Umstellung oder Abholung eines Güterwagens an oder von einem bestimmten Platz eines Bahnhofs oder eines Hafens; ebenso bei bestimmten Anträgen — meistens im Zusammenhang mit anderen Nebenleistungen —, z. B. bei verspätetem Antrag auf Verwiegen in Verbindung mit der Wiegegebühr.

13 *Gebühr für Unterwegsaufenthalt von Wagen*

Mit dieser Gebühr werden die besonderen Aufwendungen der Eisenbahn abgegolten, die mit einem Unterwegsaufenthalt, z. B. zur Teilzuladung oder Teilentladung oder Versorgung von Tieren, verbunden sind.

16 *Gebühr für Zählen oder Prüfen der Güter oder Tiere*

Ausser dem Zählen sind hierunter die Leistungen der Eisenbahn zu berücksichtigen, die bei der Feststellung der Übereinstimmung der Sendung mit den Angaben im Frachbrief sowie bei der Prüfung entstehen, ob der Absender die Sicherheitsvorschriften für bestimmte Güter beachtet hat; schliesslich auch die Leistungen, die sich aus der vom Absender oder Empfänger beantragten Überwachung der Entladung einer Sendung ergeben.

23 *Gebühr für Begleitung von Sendungen*

Diese Gebühr ist für die Fälle vorgesehen, in denen der Tarif für den Begleiter von Gütern oder Tieren die Erhebung des der Zuggattung und der benutzten Wagenklasse entsprechenden Fahrpreises nach den gültigen Personentarifen nicht vorsieht.

25 *Hafengebühren*

Diese Gebühren werden ein einigen Seehäfen für bestimmte (nicht zu den Rangierleistungen gehörende) Leistungen beim Umschlag der Güterwagen oder Güter von den Hafenanlagen auf die Schiffe oder omgekehrt erholen: z. B. für die Übernahme und Überwachung der Fährbootwagen in den Hafenanlagen von Dünkirchen und Zeebrügge und das Umsetzen auf die Fährschiffe (Übergangsgebühr und Platzkosten).

26 *Gebühr für Versicherung oder Angabe des Wertes*

Diese Gebühr entspricht der Prämie für die Versicherung des Gutes oder für die Angabe des Wertes. Sie deckt auch die Gebühr für die besondere Gewährleistung der fristgemässen Ablieferung leerer Privatwagen (vgl. Artikel 12 § 2 RIP).

29 *Gebühr für Erfüllung sonstiger Verwaltungsvorschriften*

Diese Gebühr wird erhoben für die Erfüllung verschiedener Verwaltungsvorschriften — mit Ausnahme der Zollvorschriften, für die eine besondere Position besteht — durch die Eisenbahn anstelle des Absenders, wie z. B. die devisenrichtlichen, gesundheitspolizeilichen, viehseuchenpolizeilichen, steuergesetzlichen, statistischen oder sicherheitspolizeilichen Bestimmungen.

65 *Mehrwertsteuer (TVA) auf die französischen Beförderungskosten*

Diese Mehrwertsteuer betrifft die Beförderungsleistungen auf der französischen Strecke; sie wird von der Eisenbahn erhoben und gilt als Nebengebühr.

Besonderheiten

Codenummer

- 01 Die Teilfrankatur dieser Gebühren ist nicht zulässig (vgl. Artikel 17 § 2, letzter Absatz der CIM.
02
03
04 Die Teilfrankatur dieser Gebühren ist nicht zulässig, wenn sie und für den gesamten Durchlauf berechnet werden müssen (vgl. 26 Artikel 17 § 2, letzter Absatz der CIM.
27 Die Teilfrankatur dieser Gebühr ist nicht zulässig (vgl. Artikel 17 § 2, letzter Absatz der CIM.

1453/5

APPENDICE CIM (eh. 17 et DCU point e)

LISTE

de codes unifiés des frais accessoires, droits de douane et autres frais (survenant à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison de l'envoi et portés dans les documents de transport)

Numéro de code	Désignation	Signification voir page	Particularité voir page
	Partie I Frais pouvant être affranchis par l'expéditeur		
01	Taxe d'utilisation de conteneurs		12
02	Taxe d'utilisation de bâches		12
03	Taxe d'utilisation d'agrès de chargement		12
04	Taxe d'utilisation de wagon spécial (plateforme surbaissée, etc.)		12

Numéro de code	Désignation	Signification voir page	Particularité voir page
05	Taxe d'utilisation d'appareils de levage		
06	Taxe d'utilisation de palettes		
07	Taxe d'utilisation de wagon de protection		
08	Taxe d'utilisation de true ferroviaire		
09	Taxe d'utilisation de remorque portewagon		
10	Taxe d'utilisation d'appareils de chauffage		
11	Taxe frigorifique		
12	Taxe de manœuvre à la gare expéditrice		
13	Taxe d'arrêt de wagons en cours de route		
14	Taxe de pesage		
15	Taxe d'embranchement particulier à la gare expéditrice		
16	Taxe de comptage ou d'examen des marchandises ou des animaux		
17	Taxe d'affouragement d'abreuvement des animaux, de fourniture de litière ou d'approvisionnement d'eau		
18	Taxe de chargement, de déchargement ou de rectification de chargement		
19	Taxe de transbordement ou de transvasement		
20	Taxe de stationnement de wagons		
21	Taxe d'immobilisation de matériels autres que des wagons		
22	Taxe de magasinage		
23	Taxe de convoyage	12	
24	Taxe de camionnage au départ		
25	Frais portuaires	12	
26	Taxe d'assurance ou de déclaration de valeur	12	12
27	Taxe d'intérêt à la livraison		12
28	Taxe d'accomplissement des formalités en douane		
29	Taxe d'accomplissement d'autres formalités administratives	12	
30	Taxe d'avance ou de débours		

Numéro de code	Désignation	Signification voir page	Particularité voir page
31	Taxe de remboursement		
32	Taxe d'avis de livraison		
33	Frais de gare		
34	Taxe pour la réexpédition de wagons complets en provenance ou à destination de l'étranger		
35	Taxe de changement d'essieux		
36	Taxe de désinfection		
37	Taxe pour passage par bac		
56	Autres frais accessoires non spécifiés dans la Partie I		
57	Autres dépenses (selon art. 9 § 4 de la CIM) non spécifiées dans la partie I		
58	Frais de glaçage ou de reglaçage		
60	Droits de douane et autres sommes perçues par la douane (la taxe sur la valeur ajoutée excl.)		
61	Taxe sur la valeur ajoutée (TVA) perçue par la douane		
62	Sommes perçues par d'autres autorités administratives		
65	Taxe à la valeur ajoutée (TVA) sur les frais de transport français	12	
66	Taxe de manœuvre à la gare destinataire	11	
67	Taxe d'embranchement particulier à la gare destinataire		
68	Taxe de remise à domicile		
	<i>Codes collectifs</i>		
70	Tous les frais de 1 à 37		
71	Tous les frais de 1 à 37 et 56 à 58		
72	Tous les frais de 1 à 37 et 56 à 58 60 à 62		
	Partie II		
	Frais qui ne peuvent pas être affranchis par l'expéditeur		
77	Taxe pour nouvelle remise à domicile		
78	Taxe d'avis d'arrivée		
79	Autres frais à percevoir du destinataire		

Signification de certaines désignations

Numéro de code

12 *Taxe de manœuvre à la gare expéditrice*

66 *Taxe de manœuvre à la gare destinataire*

Ces taxes sont perçues lorsque des prestations spéciales de manœuvre sont nécessaires, par exemple en cas de mise à disposition, de transfert ou d'enlèvement d'un wagon à ou d'un endroit déterminé d'une gare ou d'un port. Le cas peut se présenter également pour certaines demandes — le plus souvent en corrélation avec d'autres prestations — par exemple lors d'une demande tardive de pesage en corrélation avec la taxe de pesage.

13 *Taxe d'arrêt de wagons en cours de route*

Cette taxe est destinée à compenser les prestations particulières du chemin de fer en fonction d'un arrêt en cours de route, par exemple pour compléter de chargement ou pour un déchargement partiel ou pour des soins à donner aux animaux.

16 *Taxe de comptage ou d'examen des marchandises ou des animaux*

En dehors du comptage proprement dit, il faut tenir compte des prestations du chemin de fer pour vérifier si les indications en lettre de voiture répondent aux caractéristiques de l'envoi et pour constater si l'expéditeur a observé les prescriptions de sécurité pour certaines marchandises et enfin des prestations qui résultent d'un contrôle du déchargement demandé par l'expéditeur ou le destinataire d'un envoi.

23 *Taxe de convoyage*

Cette taxe est prévue pour les cas où le tarif ne prévoit pas pour les personnes accompagnant des marchandises ou des animaux la perception du prix de transport d'après les tarifs voyageurs correspondant à la nature du train et à la classe utilisée.

25 *Frais portuaires*

Ces frais sont perçus dans certains ports maritimes pour compenser les diverses opérations particulières (autres que celles de manœuvre) devant être effectuées pour le transfert des wagons ou des marchandises, des installations portuaires aux navires et vice versa : par exemple la réception et la surveillance des wagons ferry-boat dans les installations de Dunkerque et Zbrugge et leur embarquement sur les bateaux train ferry (taxe de passerelle et frais de place).

26 *Taxe d'assurance ou de déclaration de valeur*

Cette taxe représente la prime d'assurance ou de déclaration de valeur. Elle couvre également la prime de garantie supplémentaire du délai de livraison des wagons de particuliers vides (cf. art. 12 § 2 RIP).

29 *Taxe d'accomplissement d'autres formalités administratives*

Cette taxe est perçue pour l'accomplissement de diverses formalités administratives par le chemin de fer en lieu et place de l'expéditeur — à l'exception des formalités douanières pour l'accomplissement desquelles une position spéciale est prévue — comme par exemple les formalités relatives au change, les prescriptions sanitaires, vétérinaires, fiscales, statistiques ou de police.

65 *Taxe à la valeur ajoutée (TVA) sur les frais de transport français*

La TVA afférente aux opérations de transport effectuées sur le parcours français est perçue par le chemin de fer et considérée comme frais accessoires.

Particularités

Numéro de code

- 01** L'affranchissement partiel de ces taxes n'est pas admis (cf. art. 17, § 2, dernier alinéa, de la CIM.
02
03
04 Lorsque ces taxes sont indivisibles pour la totalité du parcours, et leur affranchissement partiel n'est pas admis (cf. art. 17, § 2, dernier alinéa, de la CIM.
26
27 L'affranchissement partiel de cette taxe n'est pas admis (cf. art. 17, § 2, dernier alinéa, de la CIM.

