

572

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

SERVICE DU CONTENTIEUX

AFFAIRES GÉNÉRALES

D^e N°

N° 3981

Service Central :

Région :

OBJET DE LA CONSULTATION

Marchés de guerre

Application aux marchés de
combustibles passés par les C^{us}.

Références :

H. Marois. Service C. 29.1.39

Observations :

29.1.39

30 Janvier 9

AG

3981^{Dd}

N O T E

pour Monsieur MAROIS, Directeur Adjoint du Service C

La question est de savoir si la livraison de combustibles par une Mine à une Compagnie de Chemin de fer pendant la guerre doit être considérée comme un marché de guerre passible de la taxe spéciale de 1 % .

La négative n'est pas douteuse.

L'art. 138 de la loi de finances du 31 Mai 1933 qui a institué cette perception est ainsi conçu :

"Les marchés passés par l'Etat, les départements, les communes et les établissements publics entre le 1^{er} Août 1914 et le 25 Octobre 1919, ceux concernant la liquidation des stocks sans adjudication publique - en suite de la guerre - ou la reconstitution des régions libérées pourront, dans les conditions qui vont être ci-après précisées, être déferés à une juridiction dite "jury national des marchés de guerre" instituée à Paris".

Les Compagnies de Chemins de fer n'étant pas des "établissements publics" les marchés de fournitures passés par elles avec les Mines pendant la guerre, pour la satisfaction

de leurs propres besoins, ne sont pas soumis à révision.

Peu importe que du fait des conventions intervenues entre les Compagnies de l'Etat la charge de ces marchés ait partiellement et indirectement incombé finalement au Trésor.

Le texte fiscal de 1933, non modifié sur ce point par les décrets des 25 Août 1937 et 8 Mars 1938, est d'application littérale. Les marchés dont il s'agit n'ont pas été passés par un établissement public.

Aucune jurisprudence n'est intervenue à ma connaissance sur la question.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

— *Amey* —

Ag 29.8.33

28 Janv. 1939

note

Pour M. Marcu, Directeur adj. du Service C

La question est de savoir si la livraison de com-
bustibles ^{par les chemins de fer} à une C^e de ch^e de fer pendant
la guerre doit être considérée comme un marché
de guerre passible de la taxe spéciale de 10%.

La négative n'est pas douteuse.

L'art. 188 de la loi de finances du 31 mai 1933
qui a institué cette ~~taxe~~ perception est
ainsi conçu :

A

Les compagnies de ch^e de fer n'étant pas des
"établissements publics" ^{fournitures} les marchés de ~~guerre~~
^{par elles} pendant la guerre, pour la satisfaction de

Leurs propres besoins, ne sont pas soumis à révision.

Peu importe que du fait des conventions intervenues entre les Compagnies et l'Etat la charge de ces marchés ait partiellement et indirectement incombé ^{finallement} au Trésor.

Le texte fiscal de 1933, non modifié ^{sur ce point} par les décrets des 21 tout 1987 et 8 Mars 1988, est d'application littérale. Les marchés dont il s'agit n'ont pas été passés par un établissement public.

Aucune jurisprudence n'est ~~une~~ intervenue à ma connaissance sur la question.

Le Chef du C.P.

*Renseignements demandés par M. Marois,
Directeur-Adjoint du Service C.*

Deux lois des 23 août 1937 et 8 mars 1938
ont fixé une contribution de 1 % sur les marchés de
guerre.

La livraison de combustibles à une Compagnie
de chemin de fer pendant la guerre doit-elle être
considérée comme un marché de guerre passible, à ce
titre, de la taxe de 1 % ci-dessus?

Y a-t-il des jugements rendus à ce sujet ?

24/1/39

Teyrol

S. C. - 54 Hano

n° 26

CHEMIN DE FER
DE
PARIS A ORLÉANS

Paris le 193

8. RUE DE LONDRES (IX^e Arrondissement)

CONTENTIEUX

BUREAU ADMINISTRATIF

N^o

Rappeler en marge de la Réponse
les indications et le numéro ci-dessus.

Ne traiter qu'une seule affaire
dans la même lettre.

R. C. SEINE 88-928

Téléphone : TRINITÉ { 30-45
30-46
30-47

Vou

DH. 31 Mars 1988 Chronique

D. 3 Mars 88 J.O. 4 p. 253f

D. 27 Mars 87 art. 20
J.O. 31 p. 11.00f

5423
SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

SERVICE DU CONTENTIEUX

AFFAIRES GÉNÉRALES

N° 3983

Service Central :

Région :

OBJET DE LA CONSULTATION

Trafic rhénan :

Convention internationale de
partage de trafic

Références :

V. C. 82-83

533.770 - 55

Observations :

D. N°

25; Aff. :

Trafic rhénan

N^o 2
bueni hini
de monelle
a ite pascu
affine
e H!

h. Lepus

Voici mon dossier hapa Phinau
mais il se sans action avec
le vote qui vise tous les
trants en cours.

28/5

guy

PARIS, le 23 Mai 1939

BULLETIN D'INFORMATION N° 37

Le Bulletin d'Information ne doit pas être tenu pour le Bulletin Officiel du Ministère de l'Air. Il est simplement destiné à faciliter la tâche des Membres de la Presse Aéronautique, en leur fournissant des éléments de travail. Les renseignements qu'il comporte peuvent être utilisés sans indication d'origine.

Sommaire

Pages

ARMEE DE L'AIR

- Recrutement des radiélectriciens et des)
mécaniciens électriciens de l'Armée de l'Air).. 410
- Liste des Officiers admis à l'Ecole Supérieure)décrets)
de Guerre.)et arrêtés)
- Tableau supplémentaire d'avancement)parus au)
- Promotion réserve.) J.O.).. 411
- Visite de l'Usine de Nantes-Bouguenais)
- Musique de l'Air) 412
- Coupe de Golf militaire)
- Baptême de la promotion de 2ème Année de)
l'Ecole de l'Air.)
- Engagements volontaires pour le temps de guerre)..... 413

TECHNIQUE ET INDUSTRIE

- Avis de concours pour l'emploi d'élève ingénieur)
de l'Aéronautique.)

AERONAUTIQUE CIVILE

- Citations à l'Ordre de la Nation (paru au J.O.) 414
- Vol du Lieutenant de Vaisseau Paris)
- Commission d'aviation - Concours des jeunes)
brevetés.)..... 415
- Circuit aérien de Bretagne)
- Trafic aérien du Bourget 415 bis
- Avis aux navigateurs aériens 415 bis et ter

INFORMATIONS ETRANGERES

- Allemagne - Australie - Etats-Unis - Hollande 416 - 417 - 418

EPHEMERIDES

- Mort du Capitaine DEUILLE le 28 Mai 1923).. 419 - 420 - 421
- Paris New-York en 33h. de vol par Rossi et Codos)

ANNEXE : Compagnies diverses

- Statistiques du Trafic des Lignes Aériennes du mois de Mars)422-423

20 Janvier

9

AG
3983^{Dd}

Trafic Rhéna

VR.: 533.770/55

Monsieur le Directeur du Service C
(3^{ème} Division)

Par lettre du 25 janvier courant, vous avez bien voulu me demander de rédiger un projet d'art. 8 à la Convention en préparation pour la répartition du trafic rhéna.

Ce projet devait tendre:

1° - à établir à l'intérieur de chaque groupe de transporteurs une solidarité pour le paiement des créances conventionnelles.

2° - à se référer en cas de conflit au droit français.

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint le projet demandé. Etant donné la diversité des deux matières à réglementer, j'ai cru préférable de scinder en deux articles les dispositions projetées; celles relatives au droit français pourraient ainsi faire l'objet d'un art. 10 final.

LE CHEF DU CONTENTIEUX

Signé : Aurenge

ARTICLE 8.

Dans chaque groupement, tout adhérent doit être considéré comme débiteur personnel et solidaire des obligations du groupement telles qu'elles résultent de la présente convention.

Du seul fait de son adhésion au présent accord, chaque Administration de Chemin de fer d'une part, et chaque Société de Navigation d'autre part, s'engage, au cas où le groupement dont elle fait partie ne paierait pas à l'échéance les redevances stipulées aux articles précédents, à les acquitter intégralement à première demande du groupement créancier, sans pouvoir lui opposer ni discussion ni division, sauf au transporteur qui aura ainsi acquitté la dette commune à se retourner à ses frais, risques et périls contre les co-obligés.

ARTICLE 10.

La présente Convention est conclue et signée en langue française. Au texte français il pourra être joint éventuellement une traduction en langue allemande, mais le texte français fera seul foi en cas de divergence.

De stipulation expresse, tous les signataires de la présente convention déclarent entendre se référer au droit commercial français, en cas de difficultés d'interprétation ou de conflit de quelque nature qu'il soit sur la portée de la convention.

Les signataires font, dans ce but, élection de domicile à Paris, au siège de l'Union Internationale des Chemins de fer en ce qui concerne les transporteurs par fer et à celui de la Chambre de Commerce de Strasbourg, pour les transporteurs par eau.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

54, BOULEVARD HAUSSMANN . PARIS IX . TÉL. TRINITÉ 76.00

Jo

SERVICE COMMERCIAL

le 25 Janvier

1939

3ème DIVISION

Réf. : 533.770/55



Monsieur le Chef du Service du Contentieux,

En vue de mettre fin à la concurrence entre les chemins de fer (S.N.C.F.) Société Nationale des Chemins de fer belges - S.N.C.F.B. et chemin de fer du Reich - DRB), d'une part, les Sociétés de navigation rhénanes, d'autre part, pour le trafic échangé dans les deux sens entre la Suisse et les pays d'outre mer, nous avons préparé un projet d'accord, dont ci-joint un exemplaire, prévoyant un partage de trafic entre la voie de fer et la voie du Rhin et, en cas de dépassement par une voie de l'importance du trafic qui lui serait attribué, le versement d'indemnités par le groupe des transporteurs excédentaires au groupe déficitaire.

Au cours d'un échange de vues préliminaire entre les Représentants des Administrations de chemins de fer, il a été jugé préférable plutôt que de prévoir, pour garantir le versement des indemnités, la constitution d'une caution par chacun des deux groupes, Sociétés de navigation ou Administrations de chemins de fer, de préciser que toutes les Sociétés, firmes ou Administrations faisant partie de chaque groupe de transporteurs, seront financièrement solidaires.

En outre, ~~étant donné que~~ ^{pour ces} ~~les~~ transports concurrencés ~~sont~~ en provenance ou à destination de la Suisse, il paraît désirable que l'accord soit conclu sous un régime de droit autre que le droit suisse et le droit allemand.

Je vous serais obligé de vouloir bien m'indiquer la rédaction à adopter pour l'article 8 dudit projet d'accord et, éventuellement, si, pour respecter la clause concernant le régime de droit auquel il serait soumis, il devrait être signé dans un pays déterminé ou s'il peut être signé à l'issue d'une conférence avec les Sociétés de navigation qui se

tiendra très probablement en Suisse.

La prochaine réunion avec les Représentants des Administrations de chemin de fer devant avoir lieu le 7 février, il serait nécessaire que nous soyons en possession de votre réponse pour cette date.

Le Directeur du Service C,

A handwritten signature, possibly 'Ry', is written above a long diagonal line that extends from the signature towards the bottom left of the page.

M E M E N T O

de la réunion tenue à PARIS au Service Commercial de la
Société Nationale des Chemins de fer français, le 20/1/39

Assistaient à la réunion :

- la D.R.

MM. D^r STEFFER, Oberbahnrat, Direction de Cologne

KRAUS, Oberbahnrat, Direction de Karlsruhe

HENNING, Inspecteur en Chef, Adjoint au Directeur de
l'Exploitation de la Société Nationale des
chemins de fer belges

BOYAUX, Directeur du Service Commercial (

DELIASSUS, Inspecteur Ppal du Service Com-)
mercial

✕ BINET, Inspecteur Ppal au Service Commer-) S.N.C.F.
cial

MERMET, Ingénieur Ppal de la Région Est)

FAURE, Représentant Général à BERNE)

M. BOYAUX souhaite la bienvenue aux Représentants
des Administrations de chemins de fer de la Reichsbahn et
de la Société Nationale des Chemins de fer belges.

Il rend compte de la visite que lui a faite M.
JACQUET, Représentant des Sociétés de navigation du Rhin.

Il indique les principes d'après lesquels il a étudié un projet d'accord qu'il remet en séance.

M. HENNING, au nom des Administrations Etrangères, remercie M. BOYAUX et il attire l'attention sur les deux points suivants :

1° - Les contrats ont-ils été passés pour le transport des sucres ? Portent-ils sur des tonnages maxima ou minima ?

2° - Etant donné les demandes des chemins de fer néerlandais adressées aux chemins de fer allemands et ayant pour objet d'établir la parité de prix entre les ports néerlandais et la Suisse avec les prix des ports français, les Administrations intéressées sont-elles disposées à admettre la participation des chemins de fer néerlandais au projet d'accord ?

Sur le premier point, M. BOYAUX fait connaître que les contrats qui ont été conclus pour le transport des sucres ne fixent pas de maximum de tonnage.

Pour éviter des répercussions sur les envois en provenance de la Tchécoslovaquie, de la Pologne, etc....., M. FAURE entrera en pourparlers avec les signataires de ces contrats, en vue d'en restreindre l'application aux seuls pays d'outre-mer, c'est-à-dire non compris la Pologne, la Tchécoslovaquie et la Hongrie.

Sur le deuxième point, la réunion est d'accord pour

admettre la participation des chemins de fer néerlandais. Elle charge M. HENNING d'entrer en rapport avec eux à ce sujet.

Le texte de l'accord est ensuite discuté.

M. HENNING, tout en faisant toute réserve sur l'écart de 10 % entre les prix de la navigation et les prix des chemins de fer, demande que, pour les "groupages" dont il a été transporté sur ANVERS, au cours des années précédentes, 30.000 tonnes par chemin de fer et 300.000 tonnes par la voie du Rhin, il soit prévu que la Navigation Rhénane s'abstienne de chercher à les attirer.

La définition du "groupage" s'inspirera du principe suivant : on considère comme transport de "groupage" les expéditions de marchandises provenant d'expéditeurs réels différents et réunies par une maison de transit ou par une entreprise de transports remplissant les fonctions de maison de transit.

Au sujet du taux de l'indemnité à verser par l'Administration excédentaire à l'Administration déficitaire, on fixe, en principe, et compte tenu du prix moyen des transports par fer entre BALE et les ports, ce taux à 6 francs suisses par tonne.

Par contre, pour les "groupages", il sera spécifié que ces transports étant du domaine exclusif des chemins de fer, l'indemnité pour le transport excédentaire ne sera due que par les Sociétés de navigation au chemin de fer

et sur le taux de 12 francs suisses par tonne.

En vue d'éviter des discussions interminables en ce qui concerne les prix et la répartition des transports, il sera prévu à l'article 6 l'intervention, à défaut d'accord en Commission, d'un arbitre, en principe un Représentant des chemins de fer anglais qui aurait les pouvoirs d'un amiable compositeur.

Pour l'article 8, la Société Nationale des Chemins de fer français demandera à son Service du Contentieux de rechercher un texte prévoyant, d'une part, la solidarité des Sociétés de navigation rhénanes et d'autre part la solidarité des chemins de fer.

Cet article devra fixer également d'après quel régime de droit la convention devrait être établie (autant que possible en dehors du droit suisse et du droit allemand) et, le cas échéant, où elle devrait être signée.

L'article 9 concernant la caution à constituer en vue de l'exécution de l'accord sera supprimé ainsi que la partie de l'article 9 relative à la suspension des transports pour des raisons de force majeure pendant des périodes dépassant 15 jours.

La Commission considère, en effet, que les périodes de référence, d'après lesquelles doivent être établis les coefficients et les pourcentages de transport attribués à chaque route, tiennent compte de tous les aléas de la navigation résultant des basses eaux, périodes de gel, etc...

Ci-joint projet de nouvel accord, modifié conformément aux décisions relatées ci-dessus.

P R O J E T

A C C O R D

concernant la répartition entre les chemins de fer et la Navigation du Rhin du trafic s'effectuant entre la Suisse et les Pays d'outre-mer en transit par certains ports de mer français, belges, hollandais et allemands

Entre :

- la S.N.C.F.
- la S.N.C.F.B.
- la D.R.B.

d'une part,

- la

-

-

-

d'autre part,

il a été convenu ce qui suit :

Article 1er - But recherché par l'accord

Le but du présent accord est de rechercher par un partage concerté du trafic entre la voie rhénane et la voie ferrée le moyen d'éviter la lutte tarifaire.

Article 2 - Définition du trafic soumis à l'accord

L'accord s'applique aux transports de toutes marchandises en provenance ou à destination d'outre mer effectués dans les deux sens entre :

- les ports français de la Manche et de la Mer du Nord de CAEN (inclus) à DUNKERQUE (inclus);
- les ports belges;
- les ports hollandais;
- les ports allemands de BREME et annexes et HAMBOURG et annexes,

d'une part,

- La Suisse

d'autre part,

Pour l'application de l'accord, les transports sont classés dans les deux catégories suivantes:

1ère catégorie - Transports dits de "masses" qui comprennent les transports par bateaux complets de marchandises pondéreuses désignées ci-après:

- combustibles minéraux
- céréales

.....

2ème catégorie - Transports autres que les transports de "masses".

Article 3 - Dispositions relatives aux transports de la 1ère catégorie -

Les Administrations de chemins de fer s'engagent à ne pas

appliquer aux transports de la 1ère catégorie des prix inférieurs aux prix normaux résultant de leurs tarifs intérieurs ou d'exportation.

Toutefois, la S.N.C.F. maintiendra les tarifs de transit N° 307, chapitre 11 et 400, chapitre 11 § III pour les transports de combustibles minéraux. Les prix de ces tarifs pourront éventuellement être modifiés après accord de la Commission instituée à l'article 6 ci-après en fonction des variations des prix des Compagnies du Rhin.

Article 4 - Principes du partage des transports de la 2ème catégorie -

Les transports de la 2ème catégorie donnent lieu à un partage entre les deux voies conformément aux dispositions prévues ci-dessous.

Les Administrations de chemins de fer et les Sociétés de navigation signataires de l'accord s'engagent à rechercher chaque année une répartition effective du trafic aussi voisine que possible de la répartition théorique indiquée au tableau ci-dessous notamment en agissant sur les prix de transport dans les conditions fixées à l'article 5 ci-après.

Les différences constatées entre la répartition théorique et la répartition effective donnent lieu chaque année à un versement par la voie excédentaire dans les conditions fixées à l'article 7 ci-après.

Pour ce qui concerne les expéditions dites de "groupages" qui comprennent, d'une part, les expéditions de marchan-

dises remises par des expéditeurs différents ou pour des destinataires différents groupés en vue d'un parcours commun par un commissionnaire de transports ou une Société de transports jouant le rôle de commissionnaire et, d'autre part, pour les expéditions d'un poids global inférieur à 50 tonnes remises par un seul intermédiaire pour un même destinataire les coefficients de partage, basés sur les résultats de l'année 1938, sont fixés à :

- | | |
|-----------------------------------|------|
| - Chemins de fer | 99 % |
| - Sociétés de navigation rhénanes | 1 % |

Pour les autres marchandises, à l'exclusion des marchandises de la 1ère catégorie définies ci-dessus, le partage joue séparément pour les transports importés en Suisse et exportés de Suisse.

Pour chaque exercice d'une durée d'une année et commençant le(date de l'accord) la part théorique de chacun des deux modes de transport (chemins de fer et voie rhénane) résulte de l'application au tonnage total transporté au cours de l'exercice des coefficients indiqués dans le tableau ci-dessous correspondant à la répartition moyenne constatée au cours des années 1932 (incluse) à 1936 (incluse).

Transports importés en Suisse			Transports exportés de Suisse		
Années	Tonnages		Années	Tonnages	
	fer	eau		fer	eau
1932	-	-	1932	-	-
1933	-	-	1933	-	-
1934	-	-	1934	-	-
1935	-	-	1935	-	-
1936	-	-	1936	-	-
Total			Total		
‰	X	X	‰	A	B

Article 5- Dispositions relatives à la détermination des prix de transport des deux voies.

1°- Transports dits de "groupage"

Pour ces transports les Sociétés de Navigation signataires de l'accord, s'engagent à ne jamais appliquer des prix inférieurs à ceux des chemins de fer.

2°- Transports de la 2ème catégorie autres que les transports dits de "groupage".

Les Sociétés de Navigation, signataires de l'accord, s'engagent à appliquer pour ces transports, toute ristourne et réduction déduite, des prix au moins égaux à ceux qu'elles auront communiqués, d'une part, aux Administrations de chemin de fer signataires de l'accord, d'autre part, à la Commission instituée à l'article 6 ci-après. Ces prix minima pourront être révisés par la dite Commission dans les conditions indiquées plus loin.

Les Administrations de chemin de fer, signataires de l'accord, s'engagent à n'apporter aucune modification dans leurs tarifs sans la consultation préalable de la Commission instituée à l'article 6 ci-après.

Cette Commission se réunit tous les trois mois dans le courant des mois de février, mai, août et novembre, pour examiner les conditions effectives de partage du trafic réalisé au cours du dernier trimestre légal écoulé.

Si de cet examen il résulte que les transports effectués pendant le trimestre par les Administrations de chemin de fer représentent un pourcentage du trafic total inférieur à la part théorique fixée à l'article 4 ci-dessus, les Administrations de chemin de fer auront le droit de baisser ceux de leurs tarifs qu'elles jugeront utile pour obtenir une répartition meilleure, à moins que les Sociétés de Navigation n'acceptent un relèvement de leurs prix minima.

Si, au contraire, les transports effectués pendant le trimestre par les Sociétés de Navigation représentent un pourcentage du trafic total inférieur à la part théorique fixée à l'article 4 ci-dessus, ces Sociétés de Navigation auront le droit de baisser leur prix minima, à moins que les Administrations de chemin de fer ne puissent, dans la limite des prix qu'elles appliquent aux transports s'effectuant à l'intérieur des pays qu'elles desservent respectivement, accepter un ^{relève} ~~abais-~~ sement de leurs tarifs.

^{En outre}
~~Toutefois~~, les Sociétés de Navigation signataires pourront, exceptionnellement et par cas d'espèce, consentir, ~~pour les expéditions~~, des prix inférieurs à ceux qui ont été fixés comme il est dit dans les alinéas précédents, lorsqu'elles auront apporté, devant la Commission instituée par l'article 6, la preuve qu'à défaut de consentir les dits prix un courant de transport leur échapperait pour être confié à une voie ne transitant pas par les ports visés au présent accord.

Il en sera de même pour les Administrations de Chemin de fer signataires lorsqu'elles auront apporté, devant la Commission, la preuve qu'à défaut de consentir les dits prix un courant de transport leur échapperait pour être confié soit à des voies ne transitant pas par les ports visés à l'accord, soit à une Société de Navigation concurrente des Compagnies de Navigation signataire.

Article 6 - Commission tarifaire et de contrôle -

Il est institué une Commission constituée d'un représentant de chacune des Administrations de chemin de fer, signataires, et d'un nombre égal de représentants des Sociétés de navigation signataires.

Cette commission réunie au maximum une fois par mois pour une ou plusieurs journées, et au minimum une fois chaque trimestre, siège alternativement une année en France, en Belgique et en Allemagne.

Outre les pouvoirs d'études en matière tarifaire qui lui sont conférés par l'article 5 ci-dessus, cette Commission peut effectuer les enquêtes qu'elle jugerait nécessaires ou en confier le soin à un tiers. Elle met au point, à la fin de chaque trimestre, les statistiques en tonnages utiles pour le contrôle de l'accord et formule les propositions de modifications de prix lui paraissant de nature à réaliser une répartition effective des transports se rapprochant le plus possible de la répartition théorique.

En cas d'impossibilité d'aboutir à un accord, la question sera soumise à l'arbitrage de M. HACKER (ex-qualité) qui aura les pouvoirs d'un amiable compositeur.

Article 7 - Sur le vu des statistiques établies par la Commission instituée au précédent article et des propositions de modifications de prix, les parties contractantes, au cours d'une réunion où chaque Administration ou Société est invitée à se faire représenter, prennent connaissance du bilan de chaque service par application des coefficients et arrêtent le total des redevances dues par la voie excédentaire à la voie déficitaire.

Ces redevances sont fixées à 6 francs suisses à la tonne pour les marchandises de la 2ème catégorie, autres que les "groupages".

Pour les transports dits de "groupages", les Sociétés de navigation verseront aux Administrations de chemins de fer une redevance de 12 frs par tonne transportée en plus du pourcentage fixé.

Les redevances devront être réglées au plus tard trois mois après la clôture de chaque exercice. Au cours de la réunion fixée au 1er alinéa du présent article, on révisé, s'il y a lieu, le taux du pourcentage constituant la marge entre les prix des deux voies.

Article 8 - Solidarité des Sociétés de navigation et des Administrations de chemins de fer - Règlement des conflits.

(Le texte de cet article sera communiqué plus tard).

Article 9 - Dispositions diverses -

Tout signataire ne peut se délier des engagements pris en vertu du présent accord qu'après en avoir avisé les autres signataires 6 mois à l'avance.

.....

Au cas où, à un moment quelconque, l'importance du trafic assuré par des Sociétés de navigation ne participant pas au présent accord dépasserait 5 % du trafic rhénan ci-dessus visé, les Administrations de chemins de fer se réservent de se retirer ~~à toute époque~~ du présent accord après en avoir prévenu un mois à l'avance les Sociétés de navigation signataires.

F

CHEMINS DE FER
DE
PARIS A LYON
ET A LA
MÉDITERRANÉE

PARIS, le _____ 193

CONTENTIEUX

Boulevard Diderot, 17
PARIS, 12^e Arr^t

Prière de rappeler dans la réponse
l'indication du Bureau et le N° du dossier.
Ne traiter qu'une seule affaire dans
une même lettre

NOTE adressée à Monsieur le Dr

du Service (3^e Division)
54 18^e Banc

Paris

Aff^e

Trafic chinois

Dossier n°

OBJET :

V.R. 533.770/55

Par lettre du 24 janvier etc,
vous avez bien voulu me demander
de rediger un projet d'art. 8 à la
Convention en préparation pour la répartition du
trafic chinois.

Ce projet devait tendre :

1^o à établir à l'intérieur de chaque groupe de
transports une solidarité pour le paiement
des créances conventionnelles

2^o à se référer en cas de conflit au droit

français.

30/1

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint
le projet demandé. Etant donné la diversité
des deux matières à réglementer, j'^{ai cru}~~étais~~
préférable de scinder en deux articles les
dispositions projetées; celles relatives au droit
français pourraient ainsi faire l'objet d'un
art 10 final.

Le Chef de CP

CHEMIN DE FER
DE
PARIS A ORLÉANS

CONTENTIEUX

BUREAU ADMINISTRATIF

N°

Rappeler en marge de la Réponse
les indications et le numéro ci-dessus.

Ne traiter qu'une seule affaire
dans la même lettre.

R.C. SEINE 99-928

Régistré par le Tribunal de Commerce de Paris le 30-45
30-47

Art. 9

Paris le

8, RUE DE LONDRES (IX^e Arrondissement)

193

I. Sans chaque groupement, tout adhérent doit être considéré comme débiteur personnel et solidaire des obligations du groupement telles qu'elles résultent de la présente convention.

seul

Du fait de son adhésion au présent accord, chaque administration de chemin de fer ^{d'un part} et chaque société de navigation s'engage, au cas où le groupement dont elle fait partie ne paierait pas les redevances stipulées aux articles précités, à les acquitter ^{intégralement} ~~au groupement~~ à premier demande du groupement créancier, sans pouvoir lui opposer ni ~~limite~~ ^{discussion} ni ~~division~~ ^{division}, sauf au ~~groupement~~ ^{groupement} qui aura ainsi acquitté la dette commune à se retourner à ses frais, risques et périls contre les co-obligés.

Art. 10

II. - De stipulation expresse, tous les signataires de la présente convention déclarent ~~se~~ ^{se} ~~référer~~ ^{référer} en cas ^{de difficulté} d'interprétation ou de conflit sur la portée de la convention.

De quelque nature qu'il soit

Les signataires font dans ce but election de domicile à Paris, au siège de l'Union internationale

[Chambre de Commerce de Strasbourg] n° des ch. de fer
T S V P

00

La présente convention est conclue et signée en langue française. Au texte français sera ^{il pourra} ~~être~~ ^{être} une traduction en langue allemande ~~et~~ mais le texte français fera seule foi en cas de divergence

qui sont éventuellement

à l'acte

en la réunion
des ~~liés~~ ^{créanciers}

au droit français
Commercial

en ce qui concerne les transporteurs par fer
et à celui de la Chambre de Commerce
de Hambourg pour les transporteurs par eau