



Treaty Series

*Treaties and international agreements
registered
or filed and recorded
with the Secretariat of the United Nations*

VOLUME 1101

Recueil des Traités

*Traités et accords internationaux
enregistrés
ou classés et inscrits au répertoire
au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies*

United Nations • Nations Unies
New York, 1992



TREATY SERIES

RECUEIL DES TRAITÉS

Volume 1101

Corrigendum

Rectificatif

On page 150, in footnote 1, on the line beginning with "France", delete the "s" at the end of the line.

On page 344, in footnote 1, the date of ratification for Luxembourg should read "29 May 1972" instead of "29 November 1972".

A la page 150, dans la note de bas de page 1, supprimer le « s » à la fin de la ligne commençant par « France ».

A la page 344, dans la note de bas de page 1, la date de la ratification pour le Luxembourg devrait se lire « 29 mai 1972 » au lieu de « 29 novembre 1972 ».

*Treaties and international agreements
registered or filed and recorded
with the Secretariat of the United Nations*

VOLUME 1101

1978

I. Nos. 16898-16901

TABLE OF CONTENTS

I

*Treaties and international agreements
registered on 8 August 1978*

Page

No. 16898. Multilateral:

International Convention concerning the carriage of passengers and luggage by rail (CIV) (with annexes). Concluded at Berne on 25 February 1961

Additional Protocol to the International Conventions concerning the carriage of goods by rail (CIM) and the carriage of passengers and luggage by rail (CIV). Concluded at Berne on 25 February 1961

Protocol A drawn up by the Diplomatic Conference convened with a view to bringing into force the International Conventions of 25 February 1961, concerning the carriage of goods by rail (CIM) and the carriage of passengers and luggage by rail (CIV). Concluded at Berne on 29 April 1964

Protocol B drawn up by the Diplomatic Conference convened with a view to bringing into force the International Conventions of 25 February 1961, concerning the carriage of goods by rail (CIM) and the carriage of passengers and luggage by rail (CIV). Concluded at Berne on 29 April 1964

Termination of the above-mentioned Convention (CIV) of 25 February 1961

2

No. 16899. Multilateral:

Additional Convention to the International Convention concerning the carriage of passengers and luggage by rail (CIV) of 25 February 1961 relating to the liability of the railway for death of and personal injury to passengers. Concluded at Berne on 26 February 1966

Protocol A drawn up by the Extraordinary Conference convened to designate the members of the Administrative Committee of the Central Office for International Railway Transport and to adopt the above-mentioned Additional Convention of 26 February 1966 to the (CIV) Convention of 25 February 1961. Concluded at Berne on 26 February 1966

Protocol I drawn up by the Diplomatic Conference convened to bring into force the above-mentioned Additional Convention to the (CIV) Convention of 25 February 1961 and its related Protocol B, both signed at Berne on 26 February 1966. Concluded at Berne on 22 October 1971

*Traités et accords internationaux
enregistrés ou classés et inscrits au répertoire
au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies*

VOLUME 1101

1978

I. Nos 16898-16901

TABLE DES MATIÈRES

I

*Traités et accords internationaux
enregistrés le 8 août 1978*

Pages

N° 16898. Multilatéral :

Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) [avec annexes]. Conclue à Berne le 25 février 1961

Protocole additionnel aux Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV). Conclu à Berne le 25 février 1961

Protocole A établi par la Conférence diplomatique réunie en vue de la mise en vigueur des Conventions internationales du 25 février 1961 concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV). Conclu à Berne le 29 avril 1964

Protocole B établi par la Conférence diplomatique réunie en vue de la mise en vigueur des Conventions internationales du 25 février 1961 concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV). Conclu à Berne le 29 avril 1964

Abrogation de la Convention (CIV) susmentionnée du 25 février 1961.....

3

N° 16899. Multilatéral :

Convention additionnelle à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961 relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs. Conclue à Berne le 26 février 1966

Protocole A établi par la Conférence extraordinaire réunie en vue de désigner les membres du Comité administratif de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer et d'adopter la Convention additionnelle susmentionnée du 26 février 1966 à la Convention (CIV) du 25 février 1961. Conclu à Berne le 26 février 1966

Protocole I établi par la Conférence diplomatique réunie en vue de la mise en vigueur de la Convention additionnelle susmentionnée à la Convention (CIV) du 25 février 1961, et du Protocole B s'y rapportant, signés à Berne le 26 février 1966. Conclu à Berne le 22 octobre 1971

Protocol II drawn up by the Diplomatic Conference convened to bring into force definitively the above-mentioned Protocol A of 26 February 1966 concerning the increase in the number of members of the Administrative Committee of the Central Office for International Railway Transport. Concluded at Berne on 22 October 1971

Protocol B drawn up by the Extraordinary Conference convened to appoint the members of the Administrative Committee of the Central Office for International Railway Transport and to adopt the above-mentioned Additional Convention of 26 February 1966 to the (CIV) Convention of 25 February 1961. Concluded at Berne on 26 February 1966

Protocol II drawn up by the Diplomatic Conference convened with a view to bringing into force the International Conventions concerning the carriage of goods by rail (CIM) and the carriage of passengers and luggage by rail (CIV) of 7 February 1970 concerning the extension of the period of validity of the above-mentioned Additional Convention to the CIV of 1961. Concluded at Berne on 9 November 1973

82

No. 16900. Multilateral:

International Convention concerning the carriage of goods by rail (CIM) (with annexes). Concluded at Berne on 7 February 1970

Additional Protocol to the International Conventions concerning the carriage of goods by rail (CIM) and the carriage of passengers and luggage by rail (CIV). Concluded at Berne on 7 February 1970

Protocol I drawn up by the Diplomatic Conference convened with a view to bringing into force the International Conventions concerning the carriage of goods by rail (CIM) and the carriage of passengers and luggage by rail (CIV) of 7 February 1970. Concluded at Berne on 9 November 1973

Protocol III drawn up by the Diplomatic Conference convened with a view to bringing into force the International Conventions concerning the carriage of goods by rail (CIM) and the carriage of passengers and luggage by rail (CIV) of 7 February 1970 concerning the increase in the maximum rates per kilometre of the contributions of Contracting States towards the expenses of the Central Office. Concluded at Berne on 9 November 1973

Final Act of the Diplomatic Conference convened to determine the composition of the Administrative Committee of the Central Office for International Railway Transport (OCTI) and to fix the maximum contribution per kilometre of the Contracting States to the expenses of OCTI for the five-year period 1976-1980. Concluded at Berne on 13 November 1975.

164

No. 16901. Multilateral:

International Convention concerning the carriage of passengers and luggage by rail (CIV) (with annexes). Concluded at Berne on 7 February 1970

Additional Protocol to the International Conventions concerning the carriage of goods by rail (CIM) and the carriage of passengers and luggage by rail (CIV). Concluded at Berne on 7 February 1970

Protocol I drawn up by the Diplomatic Conference convened with a view to bringing into force the International Conventions concerning the carriage of goods by rail (CIM) and the carriage of passengers and luggage by rail (CIV) of 7 February 1970. Concluded at Berne on 9 November 1973

- Protocole II établi par la Conférence diplomatique réunie en vue de la mise en vigueur définitive du Protocole A susmentionné du 26 février 1966 concernant l'augmentation du nombre des membres du Comité administratif de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer. Conclu à Berne le 22 octobre 1971
- Protocole B établi par la Conférence extraordinaire réunie en vue de désigner les membres du Comité administratif de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer et d'adopter la Convention additionnelle susmentionnée du 26 février 1966 à la Convention (CIV) du 25 février 1961. Conclu à Berne le 26 février 1966
- Protocole II établi par la Conférence diplomatique réunie en vue de la mise en vigueur des Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV) du 7 février 1970 concernant la prolongation de la durée de validité de la Convention additionnelle susmentionnée à la CIV de 1961. Conclu à Berne le 9 novembre 1973 83
- N° 16900. Multilatéral :**
- Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) [avec annexes]. Conclue à Berne le 7 février 1970
- Protocole additionnel aux Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV). Conclu à Berne le 7 février 1970
- Protocole I établi par la Conférence diplomatique réunie en vue de la mise en vigueur des Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV) du 7 février 1970. Conclu à Berne le 9 novembre 1973
- Protocole III établi par la Conférence diplomatique réunie en vue de la mise en vigueur des Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV) du 7 février 1970 concernant la majoration des taux kilométriques maximaux des contributions des États contractants aux dépenses de l'Office central. Conclu à Berne le 9 novembre 1973
- Acte final de la Conférence diplomatique réunie en vue de déterminer la composition du Comité administratif de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer (OCTI) et d'arrêter le maximum de la contribution kilométrique des États contractants aux dépenses de l'OCTI pour la période quinquennale 1976-1980. Conclu à Berne le 13 novembre 1975 165

N° 16901. Multilatéral :

- Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) [avec annexes]. Conclue à Berne le 7 février 1970
- Protocole additionnel aux Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV). Conclu à Berne le 7 février 1970
- Protocole I établi par la Conférence diplomatique réunie en vue de la mise en vigueur des Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV) du 7 février 1970. Conclu à Berne le 9 novembre 1973

Page

Protocol III drawn up by the Diplomatic Conference convened with a view to bringing into force the International Conventions concerning the carriage of goods by rail (CIM) and the carriage of passengers and luggage by rail (CIV) of 7 February 1970 concerning the increase in the maximum rates per kilometre of the contributions of Contracting States towards the expenses of the Central Office. Concluded at Berne on 9 November 1973

Final Act of the Diplomatic Conference convened to determine the composition of the Administrative Committee of the Central Office for International Railway Transport (OCTI) and to fix the maximum contribution per kilometre of the Contracting States to the expenses of OCTI for the five-year period 1976-1980. Concluded at Berne on 13 November 1975 340

ANNEX A. *Ratifications, accessions, prorogations, etc., concerning treaties and international agreements registered with the Secretariat of the United Nations*

No. 3442. **International Convention concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM), done at Berne on 25 October 1952; and**

International Convention concerning the Carriage of Passengers and Luggage by Rail (CIV), done at Berne on 25 October 1952:

Termination (*Note by the Secretariat*) 416

Pages

Protocole III établi par la Conférence diplomatique réunie en vue de la mise en vigueur des Conventions internationales concernant le transport par chemin de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV) du 7 février 1970 concernant la majoration des taux kilométriques maximaux des contributions des Etats contractants aux dépenses de l'Office central. Conclu à Berne le 9 novembre 1973

Acte final de la Conférence diplomatique réunie en vue de déterminer la composition du Comité administratif de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer (OCTI) et d'arrêter le maximum de la contribution kilométrique des Etats contractants aux dépenses de l'OCTI pour la période quinquennale 1976-1980. Conclu à Berne le 13 novembre 1975

341

ANNEXE A. Ratifications, adhésions, prorogations, etc., concernant des traités et accords internationaux enregistrés au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies

N° 3442. Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM), faite à Berne le 25 octobre 1952; et

Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV), faite à Berne le 25 octobre 1952 :

Abrogation (*Note du Secrétariat*)

416

NOTE BY THE SECRETARIAT

Under Article 102 of the Charter of the United Nations every treaty and every international agreement entered into by any Member of the United Nations after the coming into force of the Charter shall, as soon as possible, be registered with the Secretariat and published by it. Furthermore, no party to a treaty or international agreement subject to registration which has not been registered may invoke that treaty or agreement before any organ of the United Nations. The General Assembly, by resolution 97 (I), established regulations to give effect to Article 102 of the Charter (see text of the regulations, vol. 859, p. VIII).

The terms "treaty" and "international agreement" have not been defined either in the Charter or in the regulations, and the Secretariat follows the principle that it acts in accordance with the position of the Member State submitting an instrument for registration that so far as that party is concerned the instrument is a treaty or an international agreement within the meaning of Article 102. Registration of an instrument submitted by a Member State, therefore, does not imply a judgement by the Secretariat on the nature of the instrument, the status of a party or any similar question. It is the understanding of the Secretariat that its action does not confer on the instrument the status of a treaty or an international agreement if it does not already have that status and does not confer on a party a status which it would not otherwise have.

*
* *

Unless otherwise indicated, the translations of the original texts of treaties, etc., published in this *Series* have been made by the Secretariat of the United Nations.

NOTE DU SÉCRÉTARIAT

Aux termes de l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tout traité ou accord international conclu par un Membre des Nations Unies après l'entrée en vigueur de la Charte sera, le plus tôt possible, enregistré au Secrétariat et publié par lui. De plus, aucune partie à un traité ou accord international qui aurait dû être enregistré mais ne l'a pas été ne pourra invoquer ledit traité ou accord devant un organe des Nations Unies. Par sa résolution 97 (I), l'Assemblée générale a adopté un règlement destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte (voir texte du règlement, vol. 859, p. IX).

Le terme «traité» et l'expression «accord international» n'ont été définis ni dans la Charte ni dans le règlement, et le Secrétariat a pris comme principe de s'en tenir à la position adoptée à cet égard par l'Etat Membre qui a présenté l'instrument à l'enregistrement, à savoir que pour autant qu'il s'agit de cet Etat comme partie contractante l'instrument constitue un traité ou un accord international au sens de l'Article 102. Il s'ensuit que l'enregistrement d'un instrument présenté par un Etat Membre n'implique, de la part du Secrétariat, aucun jugement sur la nature de l'instrument, le statut d'une partie ou toute autre question similaire. Le Secrétariat considère donc que les actes qu'il pourrait être amené à accomplir ne confèrent pas à un instrument la qualité de «traité» ou d'«accord international» si cet instrument n'a pas déjà cette qualité, et qu'ils ne confèrent pas à une partie un statut que, par ailleurs, elle ne posséderait pas.

*
* *

Sauf indication contraire, les traductions des textes originaux des traités, etc., publiés dans ce *Recueil* ont été établies par le Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies.

I

Treaties and international agreements

registered

on 8 August 1978

Nos. 16898 to 16901



Traités et accords internationaux

enregistrés

le 8 août 1978

N^{os} 16898 à 16901

No. 16898

MULTILATERAL

International Convention concerning the carriage of passengers and luggage by rail (CIV) (with annexes). Concluded at Berne on 25 February 1961

Additional Protocol to the International Conventions concerning the carriage of goods by rail (CIM)¹ and the carriage of passengers and luggage by rail (CIV). Concluded at Berne on 25 February 1961

Protocol A drawn up by the Diplomatic Conference convened with a view to bringing into force the International Conventions of 25 February 1961, concerning the carriage of goods by rail (CIM)¹ and the carriage of passengers and luggage by rail (CIV). Concluded at Berne on 29 April 1964

Protocol B drawn up by the Diplomatic Conference convened with a view to bringing into force the International Conventions of 25 February 1961, concerning the carriage of goods by rail (CIM)¹ and the carriage of passengers and luggage by rail (CIV). Concluded at Berne on 29 April 1964

Termination of the above-mentioned Convention (CIV) of 25 February 1961

Authentic texts: French.

Registered by Switzerland on 8 August 1978.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1100, p. 3.

N° 16898

MULTILATÉRAL

Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) [avec annexes]. Conclue à Berne le 25 février 1961

Protocole additionnel aux Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM)¹ et des voyageurs et des bagages (CIV). Conclu à Berne le 25 février 1961

Protocole A établi par la Conférence diplomatique réunie en vue de la mise en vigueur des Conventions internationales du 25 février 1961 concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM)¹ et des voyageurs et des bagages (CIV). Conclu à Berne le 29 avril 1964

Protocole B établi par la Conférence diplomatique réunie en vue de la mise en vigueur des Conventions internationales du 25 février 1961 concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM)¹ et des voyageurs et des bagages (CIV). Conclu à Berne le 29 avril 1964

Abrogation de la Convention (CIV) susmentionnée du 25 février 1961

Textes authentiques : français.

Enregistrés par la Suisse le 8 août 1978.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1099, p. 3.

CONVENTION INTERNATIONALE¹ CONCERNANT LE TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES PAR CHEMINS DE FER (CIV)

Les plénipotentiaires soussignés,

Ayant reconnu la nécessité de réviser la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer, signée à Berne le 25 octobre 1952², ont résolu, en conformité de l'article 66 de ladite Convention, de conclure une nouvelle Convention à cet effet et sont convenus des articles suivants :

TITRE PREMIER. OBJET ET PORTÉE DE LA CONVENTION

Article premier. CHEMINS DE FER ET TRANSPORTS AUXQUELS S'APPLIQUE LA CONVENTION

§ 1. La présente Convention s'applique, sous réserve des exceptions prévues aux paragraphes suivants, à tous les transports de voyageurs et de bagages avec des titres de transport internationaux pour des parcours empruntant les territoires d'au moins deux des Etats contractants et effectués exclusivement sur des lignes inscrites dans la liste établie conformément à l'article 59.

§ 2. Les transports dont la gare* de départ et la gare d'arrivée sont situées sur le territoire d'un même Etat et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit sont, sauf en ce qui concerne l'application de l'article 28, §1, soumis au droit de l'Etat de départ :

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

¹ Entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1965 à l'égard des Etats indiqués ci-après au nom desquels un instrument de ratification, une demande d'adhésion ou une notification d'application par voie de législation interne* en vertu du chapitre I du Protocole additionnel du 25 février 1961** avaient été déposés auprès du Gouvernement suisse, après que 15 instruments de ratification eurent été déposés auprès de ce dernier, conformément à l'article 65 de la Convention et au paragraphe 1 du Protocole A établi par la Conférence diplomatique réunie en vue de la mise en vigueur des Conventions internationales du 25 février 1961 concernant le transport par chemin de fer des marchandises (CIM)*** et des voyageurs et des bagages (CIV), conclu à Berne le 29 avril 1964****

<i>Etat</i>	<i>Date du dépôt de l'instrument de ratification, de la demande d'adhésion (a), ou de la notification d'application par voie de législation interne (n)</i>	<i>Etat</i>	<i>Date du dépôt de l'instrument de ratification, de la demande d'adhésion (a), ou de la notification d'application par voie de législation interne (n)</i>
Allemagne, République fédérale d'.....	24 décembre 1964 <i>n</i>	Norvège	9 août 1963
Autriche	10 août 1964	Pays-Bas	26 septembre 1963
Belgique	17 mars 1964	Pologne	4 novembre 1963
Bulgarie	29 avril 1963	Portugal	4 décembre 1963
Danemark	13 septembre 1961	République démocratique allemande	20 novembre 1964 <i>n</i>
Espagne	19 février 1963	Roumanie	14 août 1962
Finlande	14 avril 1964	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	9 avril 1964
France	30 mai 1962	Suède	27 juin 1963
Hongrie	29 mars 1962	Suisse	25 juillet 1962
Italie	12 novembre 1963	Tchécoslovaquie	14 mars 1963
Liechtenstein	24 octobre 1963	Yougoslavie	21 février 1964
Luxembourg	26 novembre 1964		
Maroc	24 septembre 1963 <i>a</i>		

(Suite à la page 5)

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

§ 3. Les transports entre gares de deux Etats limitrophes, si les lignes par lesquelles s'effectue le transport sont exclusivement exploitées par des chemins de fer de l'un de ces Etats et que les lois et règlements d'aucun de ces Etats ne s'y opposent, sont soumis au droit de l'Etat dont relèvent les chemins de fer qui exploitent les lignes par lesquelles s'effectue le transport.

§ 4. Les tarifs fixent les relations pour lesquelles des titres de transport internationaux sont délivrés.

Article 2. DISPOSITIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS MIXTES

§ 1. Peuvent être inscrites sur la liste prévue à l'article premier, en sus des lignes de chemins de fer, des lignes régulières de services automobiles ou de navigation qui complètent des parcours par voie ferrée et sur lesquelles les transports internationaux sont effectués, sous la réserve que de telles lignes, dans la mesure où elles relient deux Etats contractants au moins, ne peuvent être inscrites sur la liste qu'avec l'assentiment commun de ces Etats.

(Suite de la note 1 de la page 4)

Par la suite, les instruments de ratification ou les demandes d'adhésion ont été déposés auprès du Gouvernement suisse aux dates indiquées ci-après :

Etat	Date du dépôt de l'instrument de ratification, ou de la demande d'adhésion (a)	Etat	Date du dépôt de l'instrument de ratification, ou de la demande d'adhésion (a)
Tunisie	23 janvier 1964 a	Grèce	29 juillet 1969
(Avec effet au 21 novembre 1965†.)		(Avec effet au 1 ^{er} septembre 1969†.)	
République arabe syrienne††	24 avril 1964 a	Allemagne, République fédérale d'††	18 août 1972 a
(Avec effet au 7 mai 1965†.)		(Avec effet au 1 ^{er} avril 1973†.)	
Iraq††	1 ^{er} juillet 1964 a	(Avec déclaration aux termes de laquelle la Convention sera également applicable à Berlin-Ouest à compter de la date de son entrée en vigueur pour la République fédérale d'Allemagne.)	
(Avec effet au 24 août 1965†.)		République démocratique allemande	18 août 1972 a
Turquie	31 janvier 1966	(Avec effet au 1 ^{er} avril 1973†.)	
(Avec effet au 1 ^{er} mars 1966†††.)			
Iran	2 août 1966 a		
(Avec effet au 9 mars 1968†.)			
Algérie	17 octobre 1967 a		
(Avec effet au 30 octobre 1969†.)			
Irlande††	13 mai 1969 a		
(Avec effet au 1 ^{er} février 1970†.)			

* Les effets particuliers de la notification d'application par voie de législation sont réglés par le paragraphe 2 du chapitre I du Protocole additionnel du 25 février 1961.

** Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1099, Protocole additionnel.

*** *Ibid.*, p. 3.

**** *Ibid.*, Protocole A.

† Un mois après la date de la notification adressée par le Gouvernement suisse aux Etats contractants, les informant que la demande d'adhésion est admise de plein droit, conformément au paragraphe 3 de l'article 66 de la Convention CIV.

†† Voir p. 71 du présent volume pour les textes des réserves et déclarations faites lors de l'adhésion.

††† Le premier jour du deuxième mois suivant celui au cours duquel le Gouvernement suisse a notifié aux Etats contractants le dépôt de l'instrument de ratification, conformément au dernier alinéa du Protocole A du 29 avril 1964.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 241, p. 337, et vol. 242, p. 3.

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

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

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

Article 3. OBLIGATION POUR LE CHEMIN DE FER DE TRANSPORTER

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

- a) Le voyageur se conforme aux prescriptions de la présente Convention et du tarif international;
- b) Le transport soit possible avec les moyens ordinaires de transport;
- c) Le transport ne soit pas empêché par des circonstances que le chemin de fer ne peut pas éviter et auxquelles il ne dépend pas de lui de remédier.

§ 2. Lorsque l'autorité compétente a décidé que le service sera supprimé ou suspendu en totalité ou en partie, les mesures prises à cet effet doivent être sans délai portées à la connaissance du public et des chemins de fer, à charge pour ceux-ci d'en informer les chemins de fer des autres Etats en vue de leur publication.

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

TITRE II. DU CONTRAT DE TRANSPORT

Chapitre premier. *TRANSPORT DES VOYAGEURS*

Article 4. DROIT AU TRANSPORT

Dès le commencement de son voyage, sauf exceptions prévues dans les tarifs, le voyageur doit être muni d'un titre de transport valable, qu'il est tenu de conserver pendant tout le cours du voyage, de présenter, s'il en est requis, à tout agent chargé du contrôle et de rendre à la fin du voyage.

Article 5. BILLETS

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

§ 2. Les mentions suivantes sont obligatoires sur les billets, sauf exceptions prévues dans les tarifs :

- a) L'indication des gares de départ et de destination;
- b) L'itinéraire; si l'emploi de différents itinéraires ou moyens de transport est permis, cette faculté doit être mentionnée;

- c) La catégorie de train et la classe de voiture;
- d) Le prix de transport;
- e) Le jour où commence la validité;
- f) La durée de validité.

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

§ 4. Les carnets de coupons délivrés sur la base d'un tarif international constituent un titre de transport unique au sens de la présente Convention.

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

§ 6. Le voyageur est tenu de s'assurer, à la réception du billet, que celui-ci est conforme à ses indications.

Article 6. RÉDUCTION DE PRIX POUR LES ENFANTS

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

§ 2. Les enfants âgés de plus de cinq ans jusqu'à dix ans révolus et les enfants plus jeunes pour lesquels une place distincte est réclamée sont transportés à des prix réduits qui ne peuvent dépasser la moitié des prix perçus pour les billets d'adultes, sauf en ce qui concerne les suppléments perçus pour l'utilisation de certaines voitures ou de certains trains et sans préjudice de l'arrondissement des sommes effectué conformément aux règles de l'administration d'émission du billet.

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

§ 3. Les tarifs peuvent toutefois prévoir des limites d'âge différentes de celles qui figurent aux §§ 1 et 2, en tant que ces limites ne seront inférieures ni à l'âge de quatre ans révolus, en ce qui concerne la gratuité de transport visée au § 1, ni à dix ans révolus dans le cas d'application des prix réduits visés au § 2.

Article 7. DURÉE DE VALIDITÉ DES BILLETS

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

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

Article 8. ATTRIBUTION ET LOCATION DES PLACES

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

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

Article 9. ARRÊTS AUX GARES INTERMÉDIAIRES

§ 1. Le voyageur a le droit de s'arrêter en cours de route, aussi souvent qu'il le désire et sans formalité, sauf dérogations prévues dans les tarifs.

§ 2. L'usage par le voyageur du droit de s'arrêter aux gares intermédiaires n'augmente pas la durée de validité prévue par les tarifs.

§ 3. Le voyageur qui a interrompu son voyage ne peut le reprendre qu'à la gare d'interruption ou à une gare située sur le parcours non encore effectué.

Article 10. CHANGEMENT DE CLASSE OU DE TRAIN

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

Article 11. VOYAGEUR SANS BILLET VALABLE

§ 1. Le voyageur qui ne peut pas présenter un billet valable est tenu de payer une surtaxe, outre le prix du voyage; cette surtaxe est calculée conformément aux règlements du chemin de fer sur lequel le paiement de la surtaxe est exigé.

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

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

Article 12. PERSONNES EXCLUES DU TRAIN OU ADMISES SOUS CONDITIONS

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

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

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

§ 2. Le transport des personnes atteintes de maladies contagieuses est régi par les Conventions et règlements internationaux ou, à défaut, par les lois et règlements en vigueur dans chaque Etat.

Article 13. INTRODUCTION DE COLIS À MAIN ET D'ANIMAUX DANS LES VOITURES

§ 1. Les voyageurs sont autorisés à prendre gratuitement avec eux dans les voitures des objets faciles à porter (colis à main). Chaque voyageur ne dispose pour ses colis à main que de l'espace situé au-dessus et au-dessous de la place qu'il occupe.

Cette règle est applicable par analogie lorsque les voitures sont d'un type spécial, notamment lorsqu'elles comportent une soute à bagages.

§ 2. Ne peuvent être introduits dans les voitures :

a) Les matières et objets exclus du transport comme bagages en vertu de l'article 17, lettre a), sauf exceptions prévues dans les tarifs; toutefois, les voyageurs qui, dans l'exercice d'un service public ou moyennant une autorisation légale ou administrative, portent une arme à feu, sont autorisés à prendre avec eux des munitions sans dépasser la plus faible des limites fixées par les règlements en vigueur sur les territoires empruntés;

il est permis aux gardes accompagnant des prisonniers et voyageant avec ceux-ci dans des voitures ou compartiments spéciaux de prendre avec eux des armes à feu chargées;

b) Les objets de nature à gêner ou à incommoder les voyageurs ou à causer un dommage;

c) Les objets que les prescriptions de douane ou d'autres autorités administratives ne permettent pas d'introduire dans les voitures;

d) Les animaux vivants. Les petits animaux enfermés dans des cages, caisses ou paniers ou autres emballages appropriés, les petits chiens, même non enfermés, sont cependant admis, pourvu que les dits animaux ne puissent incommoder les voyageurs par leur odeur, leur bruit ou de quelque autre manière, que les prescriptions de police des différents Etats ne s'y opposent pas, qu'aucun voyageur n'y fasse objection et que ces animaux puissent être portés sur les genoux ou placés comme les colis à main.

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

§ 3. Les tarifs indiquent si et pour quels animaux le prix de transport doit être payé.

§ 4. Les employés du chemin de fer ont le droit de s'assurer, en présence du voyageur, de la nature des objets introduits dans les voitures, quand il existe des motifs sérieux de présumer une contravention aux dispositions du § 2, à l'exception de celles qui concernent le § 2, lettre c).

§ 5. La surveillance des objets et des animaux que le voyageur prend avec lui dans la voiture lui incombe, sauf quand il ne peut l'exercer du fait qu'il se trouve dans une voiture du type spécial visé au § 1.

Il est responsable de tout dommage causé par les objets ou les animaux qu'il prend avec lui dans la voiture, à moins qu'il ne prouve que les dommages ont été causés par une faute du chemin de fer.

Article 14. TRAINS. HORAIRES

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

§ 2. Les chemins de fer sont tenus d'afficher dans les gares, en temps utile, les heures de départ des trains et de donner aux voyageurs la possibilité de se renseigner sur l'horaire des trains de leurs propres lignes. Ces horaires doivent indiquer la catégorie des trains, les classes de voiture, les conditions d'admission des voyageurs et les heures de départ des trains; pour les gares de transit suffisamment importantes et les gares terminus, ils doivent indiquer aussi les heures d'arrivée, de même que les principales correspondances de trains.

Article 15. CORRESPONDANCES MANQUÉES. SUPPRESSIONS DE TRAINS

Lorsque, par suite du retard d'un train, la correspondance avec un autre train est manquée, ou lorsqu'un train est supprimé sur tout ou partie de son parcours, et que le voyageur veut continuer son voyage, le chemin de fer est tenu de l'acheminer, avec ses bagages, dans la mesure du possible et sans aucune surtaxe, par un train se dirigeant vers le même destination par la même ligne ou par une autre route appartenant aux administrations qui participent à l'itinéraire du transport primitif, de façon à lui permettre d'arriver à sa destination avec moins de retard. Le chef de gare doit, s'il y a lieu, certifier sur le billet que la correspondance a été manquée ou le train supprimé, prolonger dans la mesure nécessaire sa durée de validité, et le rendre valable pour la nouvelle route, pour une classe supérieure ou pour un train à taxes plus élevées. Le chemin de fer est, toutefois, en droit de refuser l'utilisation de certains trains par voie de tarif ou d'horaire.

Chapitre II. *TRANSPORT DES BAGAGES*

Article 16. OBJETS ADMIS AU TRANSPORT

§ 1. Sont admis au transport comme bagages les objets contenus dans des malles, paniers, valises, sacs de voyage, boîtes à chapeaux et autres emballages de ce genre, ainsi que les emballages eux-mêmes.

§ 2. Sont en outre admis au transport comme bagages, même sans emballage, s'ils se prêtent au transport sans emballage :

- a) Les fauteuils portatifs ou roulants pour malades, les fauteuils roulants mus par les malades eux-mêmes avec ou sans moteur auxiliaire, les chaises longues;
- b) Les voitures d'enfants;
- c) Les instruments de musique portatifs;
- d) Les instruments professionnels, y compris le matériel pour représentations d'artistes, pourvu que leur conditionnement, leur volume et leur poids permettent de les charger et de les placer rapidement dans les fourgons;
- e) Les engins de sport;
- f) Les cycles avec ou sans moteur auxiliaire, les motocyclettes sans side-car et les véhicules analogues, à condition qu'ils soient démunis d'accessoires non fixés à demeure.

Les réservoirs des véhicules à moteur peuvent contenir de l'essence. Le voyageur doit fermer le robinet qui se trouve éventuellement entre le réservoir et le moteur. Les réservoirs auxiliaires solidement fixés au véhicule peuvent également contenir de l'essence à condition d'être fermés. Les motocyclettes dont les réservoirs contiennent de l'essence doivent être chargées debout sur leurs roues, garanties de toute chute.

§ 3. Les tarifs peuvent limiter la quantité, le volume et le poids des objets désignés au § 2 admis au transport comme bagages et fixer les conditions dans lesquelles l'aide du voyageur peut être requise pour le chargement, le transbordement et le déchargement.

Les tarifs peuvent autoriser sous certaines conditions le transport comme bagages d'autres objets (par exemple les motocyclettes avec side-car et les automobiles) et celui d'animaux enfermés dans des cages présentant des garanties suffisantes.

Article 17. OBJETS EXCLUS DU TRANSPORT

Sont exclus du transport comme bagages :

- a) Les matières et objets dangereux, notamment les armes chargées, les matières et objets explosibles et inflammables, les matières comburantes, vénéneuses, radioactives, corrosives ainsi que les matières répugnantes ou susceptibles de produire une infection;
- b) Les objets dont le transport est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir par les bagages;
- c) Les objets dont le transport est interdit, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir par les bagages.

Les tarifs peuvent admettre au transport comme bagages, dans des conditions déterminées, certaines matières et certains objets qui en sont exclus sous lettre a).

Article 18. RESPONSABILITÉ DU VOYAGEUR EN CE QUI CONCERNE SES BAGAGES. SURTAXES

§ 1. Le détenteur du bulletin de bagages est responsable de l'observation des prescriptions des articles 16 et 17; il supporte toutes les conséquences d'une infraction à ces prescriptions.

§ 2. Si les lois ou règlements de l'Etat sur le territoire duquel le fait se produit ne l'interdisent pas, le chemin de fer a le droit, en cas de présomption grave de contravention,

de vérifier si le contenu des bagages répond aux prescriptions. Le détenteur du bulletin est appelé à assister à la vérification; s'il ne se présente pas ou s'il ne peut être atteint et à défaut d'autres lois ou règlements en vigueur dans l'Etat où la vérification a lieu, celle-ci doit se faire en présence de deux témoins étrangers au chemin de fer. Si une infraction est constatée, les frais occasionnés par la vérification doivent être payés par le détenteur du bulletin de bagages.

§ 3. En cas d'infraction aux dispositions des articles 16 et 17, le détenteur du bulletin de bagages doit payer une surtaxe sans préjudice du supplément de prix de transport et, s'il y a lieu, des indemnités pour le dommage.

La surtaxe doit être payée pour chaque kilogramme brut des objets exclus du transport comme bagages :

- a) A raison de trois francs, avec un minimum de perception de six francs, si ces objets comprennent des matières qui sont exclues du transport comme marchandises, en vertu de l'Annexe I à la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM);
- b) A raison de deux francs, avec un minimum de perception de quatre francs, dans tous les autres cas d'infraction aux dispositions des articles 16 et 17.

Article 19. EMBALLAGE ET CONDITIONNEMENT DES BAGAGES

§ 1. Les bagages dont l'état ou le conditionnement est défectueux ou l'emballage insuffisant ou qui présentent des signes manifestes d'avaries peuvent être refusés par le chemin de fer. Si néanmoins celui-ci les accepte, il aura le droit d'apporter une mention appropriée sur le bulletin de bagages. L'acceptation par le voyageur du bulletin de bagages portant une telle mention est considérée comme preuve que le voyageur a reconnu l'exactitude de cette mention.

§ 2. Les bagages doivent porter, dans des conditions de fixité suffisantes, l'indication du nom et de l'adresse du voyageur et celle de la gare de destination.

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

Article 20. ENREGISTREMENT ET TRANSPORT DES BAGAGES

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

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

Si les tarifs le prévoient, le voyageur peut, pendant la durée de validité de son billet, faire enregistrer des bagages ou bien directement pour le parcours total de la gare de départ jusqu'à la gare d'arrivée, ou bien pour des fractions quelconques du parcours total.

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

§ 2. Le prix du transport des bagages doit être payé lors de l'enregistrement.

§ 3. Pour le surplus, les formalités d'enregistrement des bagages sont déterminées par les lois et règlements en vigueur à la gare de départ.

§ 4. Les tarifs peuvent prévoir des prescriptions spéciales pour l'enregistrement des fauteuils pour malades, voitures d'enfants, engins de sport, cycles et véhicules à moteur.

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

Si les bagages doivent changer de train dans une gare de correspondance, le transport doit avoir lieu par le premier train qui doit assurer, dans les conditions fixées par les règlements nationaux, le service normal des bagages.

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

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

Article 21. BULLETIN DE BAGAGES

§ 1. Lors de l'enregistrement des bagages, il est délivré un bulletin au voyageur. Le voyageur est tenu de s'assurer, à la réception du bulletin, que celui-ci est établi conformément à ses indications.

§ 2. Les bulletins de bagages délivrés pour les transports internationaux doivent être établis conformément au formulaire dont le modèle est prévu à l'Annexe I à la présente Convention et comporter les mentions suivantes :

- a) L'indication des gares de départ et de destination;
- b) L'itinéraire;
- c) Le jour de la remise et le train pour lequel cette remise a été effectuée;
- d) Le nombre des billets, sauf si les bagages ont été remis au transport sans présentation d'un billet;
- e) Le nombre et le poids des colis;
- f) Le montant du prix de transport et des autres frais;
- g) S'il y a lieu, le montant en chiffres et en lettres de la somme représentant l'intérêt à la livraison, déclaré conformément à l'article 22.

Les tarifs peuvent prévoir, pour certains trafics ou pour certains envois, des dérogations quant à la forme et au contenu du bulletin de bagages.

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

Article 22. DÉCLARATION D'INTÉRÊT À LA LIVRAISON

§ 1. Tout transport de bagages peut faire l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison, inscrite sur le bulletin de bagages comme il est indiqué à l'article 21, § 2, lettre g).

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

§ 2. La taxe d'intérêt à la livraison est fixée par les tarifs internationaux.

Article 23. LIVRAISON

§ 1. La livraison des bagages a lieu contre remise du bulletin de bagages. Le chemin de fer n'est pas tenu de vérifier si le détenteur du bulletin a qualité pour prendre livraison.

§ 2. Le détenteur du bulletin de bagages est en droit de demander au service de livraison de la gare destinataire la délivrance des bagages aussitôt que s'est écoulé, après

l'arrivée du train par lequel les bagages devaient être transportés, le temps nécessaire pour la mise à disposition ainsi que, le cas échéant, pour l'accomplissement des formalités requises par les douanes et autres autorités administratives.

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

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

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

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

§ 7. Pour le surplus, la livraison est soumise aux lois et règlements en vigueur sur le chemin de fer chargé de la livraison.

Chapitre III. *DISPOSITIONS COMMUNES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES*

Article 24. TARIFS. ACCORDS PARTICULIERS

§ 1. Les tarifs internationaux que les chemins de fer établissent doivent contenir toutes les conditions spéciales faisant règle pour le transport et toutes les indications nécessaires au calcul des prix de transport et des frais accessoires et spécifier, le cas échéant, les conditions dans lesquelles il sera tenu compte du change.

§ 2. La publication des tarifs n'est obligatoire que dans les Etats dont les chemins de fer participent à ces tarifs comme réseaux de départ ou d'arrivée. Les tarifs et leurs modifications entrent en vigueur à la date indiquée lors de leur publication. Les majorations de tarifs et autres dispositions qui auraient pour effet de rendre plus rigoureuses les conditions de transport prévues par ces tarifs n'entrent en vigueur que six jours au plus tôt après leur publication.

Les modifications apportées aux prix et frais accessoires prévus dans les tarifs internationaux pour tenir compte des fluctuations de change ainsi que les rectifications d'erreurs manifestes entrent en vigueur le lendemain de leur publication.

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

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

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

Des réductions de prix peuvent être accordées soit pour le service du chemin de fer, soit pour le service des administrations publiques, soit aux œuvres de bienfaisance, d'éducation et d'instruction.

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

Article 25. FORMALITÉS EXIGÉES PAR LES DOUANES ET AUTRES AUTORITÉS ADMINISTRATIVES

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

Article 26. RESTITUTIONS ET PAIEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

§ 1. Lorsqu'un voyageur n'a pas commencé son voyage, il a droit, contre remise du billet, à la restitution du prix payé pour celui-ci.

§ 2. Lorsqu'un billet n'a été utilisé que sur une partie du parcours, le voyageur a droit, contre remise du billet, à la restitution de la différence entre le prix payé et celui qu'il aurait acquitté pour le parcours effectué.

§ 3. Lorsque, par suite du manque de place dans la classe pour laquelle il a été délivré, un billet a été utilisé dans une classe inférieure à celle qui y est indiquée, il est remboursé, contre remise du billet, la différence entre le prix du billet payé et le prix du billet pour la classe utilisée.

§ 4. Le chemin de fer a le droit d'exiger du voyageur toute justification utile à l'appui de chaque demande de restitution.

Pour les cas prévus au § 2, le voyageur doit, en particulier, présenter une attestation qui lui est délivrée, sur sa demande, par la gare intermédiaire intéressée.

Pour les cas prévus au § 3, le voyageur doit, en particulier, présenter une attestation du chemin de fer établissant qu'il a, sur le parcours considéré, pris place dans un compartiment d'une classe inférieure à celle à laquelle son billet lui donnait droit.

§ 5. Sont exclus de la restitution : les impôts, les suppléments payés pour les places réservées, les frais de confection et les commissions pour la vente des billets, sauf si le voyageur n'a pu commencer son voyage ou le poursuivre en raison du retard ou de la suppression d'un train ou d'une interruption du service.

Sont déduits du montant de la restitution : un droit de 10 % avec minimum de 0 fr. 50 et maximum de 3 fr. par billet, ainsi que, s'il y a lieu, les frais d'envoi; cette déduction n'est toutefois pas opérée si, dans le cas prévu au § 1, le billet est restitué le jour même de son émission au bureau qui l'a délivré, non plus que dans le cas où le voyage n'a pu être effectué ou poursuivi en raison du retard ou de la suppression d'un train ou d'une interruption du service.

§ 6. Lorsqu'il s'agit de billets à prix réduit ou de billets qui ne sont valables que conjointement avec des tickets garde-place, les tarifs peuvent exclure la restitution ou la subordonner à certaines conditions; les billets à prix réduit pour enfants, délivrés en vertu de l'article 6, ne sont pas considérés comme billets à prix réduit au sens de la présente disposition.

§ 7. Lorsqu'un voyageur a demandé à être remboursé du prix de transport de ses bagages pour la totalité ou une fraction du parcours, la restitution est effectuée dans les conditions ci-après :

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

Si les bagages sont retirés avant qu'ils aient quitté la gare expéditrice, le prix de transport est remboursé; s'ils le sont à une gare intermédiaire, le détenteur du bulletin de bagages doit, à cet effet, obtenir de cette gare intermédiaire une attestation qui est à joindre à la demande de restitution.

§ 8. Les tarifs peuvent contenir des dispositions autres que celles qui précèdent, pourvu qu'il n'en résulte pas une aggravation de la situation du voyageur.

§ 9. Toute demande de restitution fondée sur les dispositions du présent article, ainsi que sur celles de l'article 12, est irrecevable si elle n'a pas été présentée au chemin de fer dans un délai de six mois, compté, pour les billets, à partir de l'expiration de leur validité, pour les bulletins de bagages, à partir du jour de leur émission.

§ 10. En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur dans la détermination des frais de transport et des frais divers, le trop-perçu doit être remboursé par le chemin de fer, le moins-perçu versé par le voyageur.

§ 11. Le trop-perçu constaté par le chemin de fer doit être, si possible, porté d'office à la connaissance de l'intéressé lorsqu'il dépasse 0 fr. 50 par billet ou par bulletin de bagages, et le règlement doit en être opéré au plus tôt.

§ 12. Pour le calcul du trop-perçu à rembourser par le chemin de fer ou du moins-perçu à verser par le voyageur, est applicable le cours du change officiel du jour auquel le prix de transport a été perçu; si le paiement en est effectué dans une monnaie autre que la monnaie de perception, le cours applicable est celui du jour où a lieu ce paiement.

§ 13. Dans tous les cas non prévus dans le présent article et à défaut d'accords entre les chemins de fer, les lois et règlements en vigueur dans l'Etat de départ sont applicables.

Article 27. CONTESTATIONS

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

TITRE III. RESPONSABILITÉ. ACTIONS

Chapitre premier. *RESPONSABILITÉ*

Article 28. RESPONSABILITÉ CONSÉCUTIVE AU TRANSPORT DES VOYAGEURS, DES COLIS À MAIN ET DES ANIMAUX

§ 1. La responsabilité du chemin de fer pour la mort, les blessures et toute autre atteinte à l'intégrité corporelle d'un voyageur, ainsi que pour les dommages causés par le retard ou la suppression d'un train ou par le manque d'une correspondance, reste soumise aux lois et règlements de l'Etat où le fait s'est produit. Les articles ci-après du présent titre ne sont pas applicables à ces cas.

§ 2. Le chemin de fer n'est responsable, en ce qui concerne les colis à main et les animaux dont la surveillance incombe au voyageur en vertu de l'article 13, § 5, que des dommages causés par sa faute.

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

Article 29. RESPONSABILITÉ COLLECTIVE DES CHEMINS DE FER POUR LES BAGAGES

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

§ 2. Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la prise en charge des bagages, participe au contrat de transport et assume les obligations qui en résultent, sans préjudice des dispositions de l'article 43, § 2, concernant le chemin de fer destinataire.

Article 30. ETENDUE DE LA RESPONSABILITÉ

§ 1. Le chemin de fer est responsable du retard à la livraison, du dommage résultant de la perte totale ou partielle des bagages ainsi que des avaries qu'ils subissent à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison.

§ 2. Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité si le retard à la livraison, la perte ou l'avarie a eu pour cause une faute du voyageur, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre des bagages ou des circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3. Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité, lorsque la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à la nature spéciale du bagage, à l'absence ou à la défectuosité de l'emballage ou du fait que des objets exclus du transport ont été néanmoins expédiés comme bagages.

Article 31. CHARGE DE LA PREUVE

§ 1. La preuve que le retard à la livraison, la perte ou l'avarie a eu pour cause un des faits prévus à l'article 30, § 2, incombe au chemin de fer.

§ 2. Lorsque le chemin de fer établit que, eu égard aux circonstances de fait, la perte ou l'avarie a pu résulter d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 30, § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de faire la preuve que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

Article 32. PRÉSUMPTION DE PERTE DES BAGAGES. CAS OÙ ILS SONT RETROUVÉS

§ 1. L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer un colis manquant comme perdu quand il n'a pas été livré dans les quatorze jours qui suivent la demande de livraison présentée conformément à l'article 23, § 2.

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

Dans le délai de trente jours qui suit la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que le bagage lui soit livré à l'une des gares du parcours, contre paiement des frais afférents au transport depuis la gare de départ jusqu'à celle où a lieu la livraison et contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue, déduction faite éventuellement des frais qui auraient été compris dans cette indemnité, et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour retard prévue à l'article 35 et, s'il y a lieu, à l'article 36.

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

Article 33. MONTANT DE L'INDEMNITÉ EN CAS DE PERTE DES BAGAGES

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

- a) Si le montant du dommage est prouvé : une somme égale à ce montant sans qu'elle puisse toutefois excéder 40 francs par kilogramme de poids brut manquant;
- b) Si le montant du dommage n'est pas prouvé : une somme calculée à forfait à raison de 20 francs par kilogramme de poids brut manquant.

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

Article 34. MONTANT DE L'INDEMNITÉ EN CAS D'AVARIE DES BAGAGES

En cas d'avarie, le chemin de fer doit payer le montant de la dépréciation subie par les bagages, sans autres dommages-intérêts.

Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser :

- a) Si la totalité des bagages est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale;
- b) Si une partie seulement des bagages est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

Article 35. MONTANT DE L'INDEMNITÉ POUR RETARD À LA LIVRAISON DES BAGAGES

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

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

§ 3. Les indemnités prévues aux §§ 1 et 2 ne peuvent pas se cumuler avec celles qui seraient dues pour perte totale des bagages.

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

En cas d'avarie, elles se cumulent, s'il y a lieu, avec l'indemnité prévue à l'article 34.

Dans tous les cas, le cumul des indemnités prévues aux §§ 1 et 2 avec celles prévues aux articles 33 et 34 ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité totale supérieure à celle qui serait due en cas de perte totale des bagages.

§ 4. En cas de retard à la livraison d'automobiles, de remorques et de motocyclettes avec side-car transportées comme bagages, le chemin de fer n'est tenu de payer une indemnité que si un dommage a été prouvé; le prix de transport constitue l'indemnité maximum.

Article 36. MONTANT DE L'INDEMNITÉ EN CAS DE DÉCLARATION D'INTÉRÊT À LA LIVRAISON

S'il y a eu déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être réclamé, outre les indemnités prévues aux articles 33, 34 et 35, la réparation du dommage supplémentaire prouvé jusqu'à concurrence du montant de l'intérêt déclaré.

Article 37. MONTANT DE L'INDEMNITÉ EN CAS DE DOL OU DE FAUTE LOURDE IMPUTABLE AU CHEMIN DE FER

Dans tous les cas où le retard à la livraison, la perte totale ou partielle ou l'avarie des bagages ont pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer, celui-ci doit complètement indemniser l'ayant droit pour le préjudice prouvé. En cas de faute lourde, la responsabilité est, toutefois, limitée au double des maxima prévus aux articles 33, 34, 35 et 36.

Article 38. INTÉRÊTS DE L'INDEMNITÉ. RESTITUTION DES INDEMNITÉS

§ 1. L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité. Ces intérêts, calculés à raison de cinq pour cent l'an, ne sont dus que si l'indemnité dépasse dix francs par bulletin de bagages; ils courent du jour de la réclamation administrative prévue à l'article 41 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

§ 2. Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

Article 39. RESPONSABILITÉ DU CHEMIN DE FER POUR SES AGENTS

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

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

Article 40. EXERCICE D' ACTIONS EXTRA CONTRACTUELLES

Dans les cas prévus à l'article 30, § 1, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le chemin de fer que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.

Il en est de même pour toute action exercée contre les personnes dont le chemin de fer répond en vertu de l'article 39.

Chapitre II. *RÉCLAMATIONS ADMINISTRATIVES. ACTIONS JUDICIAIRES.
PROCÉDURE ET PRESCRIPTION*

Article 41. RÉCLAMATIONS ADMINISTRATIVES

§ 1. Les réclamations administratives relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au chemin de fer désigné à l'article 43.

§ 2. Le droit de présenter la réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le chemin de fer en vertu de l'article 42.

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

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

*Article 42. PERSONNES QUI PEUVENT EXERCER L' ACTION JUDICIAIRE
CONTRE LE CHEMIN DE FER*

L'action judiciaire contre le chemin de fer qui naît du contrat de transport n'appartient qu'à la personne qui produit le billet ou le bulletin de bagages, suivant le cas, ou qui, à défaut, justifie de son droit.

*Article 43. CHEMINS DE FER CONTRE LESQUELS L' ACTION JUDICIAIRE
PEUT ÊTRE EXERCÉE*

§ 1. L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée soit contre le chemin de fer qui a perçu cette somme, soit contre le chemin de fer au profit duquel la somme a été perçue.

§ 2. Les autres actions judiciaires qui naissent du contrat de transport peuvent être exercées exclusivement contre le chemin de fer de départ, le chemin de fer destinataire ou celui sur lequel s'est produit le fait générateur de l'action.

Le chemin de fer destinataire peut cependant être actionné, même s'il n'a reçu ni les bagages ni la feuille de route.

§ 3. Si le demandeur a le choix de plusieurs chemins de fer, son droit d'option s'éteint dès que l'action est intentée contre l'un d'eux.

§ 4. L'action judiciaire peut être exercée contre un chemin de fer autre que ceux qui sont désignés aux §§ 1 et 2, lorsqu'elle est présentée comme demande reconven-

tionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

Article 44. COMPÉTENCE

Les actions judiciaires fondées sur la présente Convention ne peuvent être intentées que devant le juge compétent de l'Etat duquel relève le chemin de fer actionné, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

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

Article 45. CONSTATATION DE LA PERTE PARTIELLE OU D'UNE AVARIE SUBIE PAR LES BAGAGES

§ 1. Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le chemin de fer ou lorsque l'ayant droit en allègue l'existence, le chemin de fer est tenu de dresser, sans délai et si possible en présence de cet ayant droit, un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état des bagages, leur poids et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

Une copie de ce procès-verbal doit être remise gratuitement à l'ayant droit s'il le demande.

§ 2. Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander la constatation judiciaire de l'état et du poids des bagages ainsi que des causes et du montant du dommage; la procédure est soumise aux lois et règlements de l'Etat où la constatation judiciaire a lieu.

§ 3. Dans le cas de perte de colis, l'ayant droit est tenu, pour faciliter les recherches du chemin de fer, de donner la description aussi exacte que possible des colis perdus.

Article 46. EXTINCTION DE L'ACTION CONTRE LE CHEMIN DE FER NÉE DU CONTRAT DE TRANSPORT DES BAGAGES

§ 1. La réception des bagages par l'ayant droit éteint toute action née du contrat de transport contre le chemin de fer pour retard à la livraison, perte partielle ou avarie.

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

- a) Si l'ayant droit fournit la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer;
- b) En cas de réclamation pour retard, lorsqu'elle est faite à l'un des chemins de fer désignés par l'article 43, § 2, dans un délai ne dépassant pas vingt et un jours non compris celui de la réception des bagages par l'ayant droit;
- c) En cas de réclamation pour perte partielle ou pour avarie :
 - 1° Si la perte ou l'avarie a été constatée avant la réception des bagages par l'ayant droit conformément à l'article 45;
 - 2° Si la constatation, qui aurait dû être faite conformément à l'article 45, n'a été omise que par la faute du chemin de fer;
- d) En cas de réclamation pour dommages non apparents dont l'existence est constatée après la réception des bagages par l'ayant droit, à la double condition :
 - 1° Qu'immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les trois jours qui suivent la réception des bagages, la demande de constatation conforme à l'article 45 soit faite par l'ayant droit; lorsque ce délai doit prendre fin un dimanche ou un jour férié légal, son expiration est reportée au premier jour ouvrable suivant;
 - 2° Que l'ayant droit prouve que le dommage s'est produit entre l'acceptation au transport et la livraison.

Article 47. PRESCRIPTION DE L'ACTION NÉE DU CONTRAT DE TRANSPORT

§ 1. L'action née du contrat de transport est prescrite par un an.

Toutefois, la prescription est de trois ans s'il s'agit :

- a) De l'action fondée sur un dommage ayant pour cause un dol;
- b) De l'action fondée sur un cas de fraude.

§ 2. La prescription court :

- a) Pour les actions en indemnité pour retard à la livraison, perte partielle ou avarie : du jour où la livraison a eu lieu;
- b) Pour les actions en indemnité pour perte totale : du jour où la livraison aurait dû avoir lieu;
- c) Pour les actions en paiement ou en restitution du prix de transport, de frais accessoires ou de surtaxes, ou pour les actions en rectification en cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur de calcul : du jour du paiement, ou, s'il n'y a pas eu paiement, du jour où le paiement aurait dû être effectué;
- d) Pour les actions en paiement de supplément de droit réclamé par la douane : du jour de la réclamation de la douane;
- e) Pour les autres actions concernant le transport des voyageurs : du jour de l'expiration de la validité du billet.

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

§ 3. En cas de réclamation administrative adressée au chemin de fer conformément à l'article 41, la prescription est suspendue jusqu'au jour où le chemin de fer rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y étaient jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait.

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

§ 4. L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.

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

*Chapitre III. RÈGLEMENT DES COMPTES. RECOURS
DES CHEMINS DE FER ENTRE EUX**Article 48. RÈGLEMENT DES COMPTES ENTRE CHEMINS DE FER*

Tout chemin de fer est tenu de payer aux chemins de fer intéressés la part qui leur revient sur un prix de transport qu'il a encaissé ou qu'il aurait dû encaisser.

Article 49. RECOURS EN CAS D'INDEMNITÉ POUR PERTE OU POUR AVARIE

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

a) Le chemin de fer par le fait duquel le dommage a été causé en est seul responsable;

b) Lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé. Si la distinction est impossible dans l'espèce,

la charge de l'indemnité est répartie entre eux d'après les principes énoncés sous lettre c);

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

§ 2. Dans le cas d'insolvabilité de l'un des chemins de fer, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres chemins de fer qui ont participé au transport, proportionnellement au nombre de kilomètres de distance d'application des tarifs.

Article 50. RECOURS EN CAS D'INDEMNITÉ POUR RETARD À LA LIVRAISON

Les règles énoncées dans l'article 49 sont appliquées en cas d'indemnité payée pour retard. Si le retard a eu pour cause des irrégularités constatées sur plusieurs chemins de fer, la charge de l'indemnité est répartie entre ces chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

Article 51. PROCÉDURE DE RECOURS

§ 1. Le chemin de fer contre lequel est exercé un des recours prévus aux articles 49 et 50 n'est jamais habilité à contester le bien-fondé du paiement effectué par l'administration exerçant le recours, lorsque l'indemnité a été fixée par l'autorité de justice après que l'assignation lui avait été dûment signifiée et qu'il avait été mis à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixe, selon les circonstances de fait, les délais impartis pour la signification et pour l'intervention.

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

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

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

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

Article 52. COMPÉTENCE POUR LES RECOURS

§ 1. Le juge du siège du chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétent pour toutes les actions en recours.

§ 2. Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs chemins de fer, le chemin de fer demandeur a le droit de choisir entre les juges compétents, en vertu du § 1, celui devant lequel il porte sa demande.

Article 53. ACCORDS AU SUJET DES RECOURS

Les chemins de fer peuvent déroger par des accords aux règles de recours réciproques, définies au chapitre III.

TITRE IV. DISPOSITIONS DIVERSES

Article 54. APPLICATION DU DROIT NATIONAL

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

Article 55. RÈGLES GÉNÉRALES DE PROCÉDURE

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

Article 56. EXÉCUTION DES JUGEMENTS. SAISIES ET CAUTIONS

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

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

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

§ 3. Le matériel roulant du chemin de fer, ainsi que les objets de toute nature servant au transport et appartenant au chemin de fer, tels que containers, agrès de chargement, bâches, etc., ne peuvent faire l'objet d'une saisie, sur un territoire autre que celui de l'Etat duquel relève le chemin de fer propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de ce dernier Etat.

Les wagons de particuliers ainsi que les objets de toute nature servant au transport, contenus dans ce matériel et appartenant au propriétaire du wagon, ne peuvent faire l'objet d'une saisie, sur un territoire autre que celui de l'Etat du domicile du propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de ce dernier Etat.

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

Article 57. UNITÉ MONÉTAIRE. COURS DE CONVERSION OU D'ACCEPTATION DES MONNAIES ÉTRANGÈRES

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

§ 2. Le chemin de fer est tenu de publier les cours auxquels il effectue la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, qui sont payées en monnaie du pays (cours de conversion).

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

Article 58. OFFICE CENTRAL DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR CHEMINS DE FER

§ 1. Pour faciliter et assurer l'exécution de la présente Convention, il est institué un Office central des transports internationaux par chemins de fer chargé :

- a) De recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacun des chemins de fer intéressés et de les notifier aux autres Etats et chemins de fer;
- b) De recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux;
- c) De faciliter, entre les divers chemins de fer, les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en

souffrance et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des chemins de fer entre eux;

- d) De tenter, à la demande d'un des Etats contractants ou d'une des entreprises de transport dont les lignes sont inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 59, la conciliation, soit en prêtant ses bons offices ou sa médiation, soit de toute autre manière, en vue de régler les différends entre lesdits Etats ou entreprises ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention;
- e) D'émettre, à la demande des parties en cause — Etats, entreprises de transport ou usagers —, un avis consultatif sur des différends ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention;
- f) De collaborer au règlement de litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention par voie d'arbitrage;
- g) D'instruire les demandes de modifications à la présente Convention et de proposer la réunion des Conférences prévues à l'article 68, quand il y a lieu.

§ 2. Un règlement spécial constituant l'Annexe II à la présente Convention détermine le siège, la composition et l'organisation de cet Office, ainsi que ses moyens d'action. Il en détermine en outre les conditions de fonctionnement et de surveillance.

Article 59. LISTE DES LIGNES SOUMISES À LA CONVENTION

§ 1. L'Office central prévu à l'article 58 est chargé d'établir et de tenir à jour la liste des lignes soumises à la présente Convention. A cet effet, il reçoit les notifications des Etats contractants relatives à l'inscription sur cette liste ou à la radiation des lignes d'un chemin de fer ou d'une des entreprises mentionnées à l'article 2.

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

§ 3. La radiation d'une ligne est effectuée par l'Office central, aussitôt que celui des Etats contractants à la demande duquel cette ligne a été portée sur la liste lui a notifié qu'elle ne se trouve plus en situation de satisfaire aux obligations imposées par la Convention.

§ 4. La simple réception de l'avis émanant de l'Office central donne immédiatement à chaque chemin de fer le droit de cesser, avec la ligne radiée, toutes relations de transport international, sauf en ce qui concerne les transports en cours, qui doivent être achevés.

Article 60. DISPOSITIONS COMPLÉMENTAIRES

Les dispositions complémentaires que certains Etats contractants ou certains chemins de fer participants publient pour l'exécution de la Convention sont communiquées par eux à l'Office central.

Ces dispositions complémentaires peuvent être mises en vigueur sur les chemins de fer qui y ont adhéré, dans les formes prévues par les lois et règlements de chaque Etat, sans pouvoir porter dérogation à la présente Convention.

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

Article 61. RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS PAR VOIE D'ARBITRAGE

§ 1. En tant qu'ils ne peuvent être réglés par les parties elles-mêmes, les litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention, valable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel, et des dispositions complémentaires édictées par certains Etats contractants peuvent, à la demande des parties, être soumis à des tribunaux arbitraux dont la composition et la procédure font l'objet de l'Annexe IV à la présente Convention.

§ 2. Toutefois, en cas de litige entre Etats, les dispositions de l'Annexe IV ne lient pas les parties, qui peuvent déterminer librement la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

§ 3. A la demande des parties, la juridiction arbitrale peut être saisie :

- a) Sans préjudice du règlement de différends en vertu d'autres dispositions légales,
 - 1° Des litiges entre Etats contractants,
 - 2° Des litiges entre Etats contractants d'une part et Etats non contractants d'autre part,
 - 3° Des litiges entre Etats non contractants,pourvu que, dans les deux derniers cas, la Convention soit applicable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel;
- b) Des litiges entre entreprises de transport;
- c) Des litiges entre entreprises de transport et usagers;
- d) Des litiges entre usagers.

§ 4. La mise en œuvre de la procédure arbitrale a, quant à la suspension et à l'interruption de la prescription de la créance litigieuse, le même effet que l'ouverture de l'action devant le tribunal ordinaire.

§ 5. Les sentences rendues par les tribunaux arbitraux envers des entreprises de transport ou des usagers sont exécutoires dans chacun des Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu.

TITRE V. DISPOSITIONS EXCEPTIONNELLES

Article 62. RESPONSABILITÉ EN TRAFIC FER-MER

§ 1. Dans les transports fer-mer empruntant les lignes visées à l'article 2, § 1, chaque Etat peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes soumises à la Convention, ajouter l'ensemble des causes d'exonération énoncées ci-après à celles qui sont prévues à l'article 30.

Le transporteur ne peut s'en prévaloir que s'il fait la preuve que le retard à la livraison, la perte ou l'avarie est survenu sur le parcours maritime, depuis le chargement des bagages à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

Ces causes d'exonération sont les suivantes :

- a) Actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;
- b) Innavigabilité du navire, à condition que le transporteur fasse la preuve que cette innavigabilité n'est pas imputable à un manque de diligence raisonnable de sa part à mettre le navire en état de navigabilité ou à lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où les bagages sont chargés, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des bagages;
- c) Incendie, à condition que le transporteur fasse la preuve qu'il n'a pas été causé par son fait ou sa faute, par ceux du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés;
- d) Perils, dangers ou accidents de la mer ou autres eaux navigables;
- e) Sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer.

Les causes d'exonération ci-dessus ne suppriment ni ne diminuent en rien les obligations générales du transporteur, et notamment son obligation d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité ou pour lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou pour approprier et mettre en

bon état toutes parties du navire où les bagages sont chargés, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des bagages.

Lorsque le transporteur fait valoir les causes d'exonération qui précèdent, il reste néanmoins responsable si l'ayant droit fait la preuve que le retard à la livraison, la perte ou l'avarie est dû à une faute du transporteur, du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés, faute autre que celle qui est prévue sous lettre a).

§ 2. Lorsqu'un même parcours maritime est desservi par plusieurs entreprises inscrites sur la liste mentionnée à l'article premier, le régime de responsabilité applicable à ce parcours doit être le même pour toutes ces entreprises.

En outre, lorsque ces entreprises ont été inscrites sur la liste à la demande de plusieurs Etats, l'adoption de ce régime doit au préalable faire l'objet d'un accord entre ces Etats.

§ 3. Les mesures prises en conformité du présent article sont communiquées à l'Office central. Elles entreront en vigueur, au plus tôt, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir de la date de la lettre par laquelle l'Office central aura notifié ces mesures aux autres Etats.

Les bagages en cours de transport ne seront pas affectés par lesdites mesures.

Article 63. RESPONSABILITÉ EN CAS D'ACCIDENTS NUCLÉAIRES

Le chemin de fer est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu de la présente Convention, lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et que, en vertu des prescriptions spéciales en vigueur dans un Etat contractant réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

TITRE VI. DISPOSITIONS FINALES

Article 64. SIGNATURE

La présente Convention, dont les Annexes font partie intégrante, demeure ouverte jusqu'au 1^{er} mai 1961 à la signature des Etats qui ont été invités à se faire représenter à la Conférence ordinaire de révision.

Article 65. RATIFICATIONS. MISE EN VIGUEUR

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés le plus tôt possible auprès du Gouvernement suisse.

Lorsque la Convention aura été ratifiée par quinze Etats, le Gouvernement suisse se mettra en rapport avec les Gouvernements intéressés à l'effet d'examiner avec eux la possibilité de mettre la Convention en vigueur.

Article 66. ADHÉSION À LA CONVENTION

§ 1. Tout Etat non signataire qui veut adhérer à la présente Convention adresse sa demande au Gouvernement suisse, qui la communique à tous les Etats contractants avec une note de l'Office central sur la situation des chemins de fer de l'Etat demandeur au point de vue des transports internationaux.

§ 2. A moins que dans les six mois à compter de la date de cet avis, deux Etats au moins n'aient notifié leur opposition au Gouvernement suisse, la demande est admise de plein droit et avis en est donné par le Gouvernement suisse à l'Etat demandeur et à tous les Etats contractants.

Dans le cas contraire, le Gouvernement suisse notifie à tous les Etats contractants et à l'Etat demandeur que l'examen de la demande est ajourné.

§ 3. Toute admission produit ses effets un mois après la date de l'avis envoyé par le Gouvernement suisse, ou si, à l'expiration de ce délai, la Convention n'est pas encore en vigueur, à la date de la mise en vigueur de celle-ci.

Article 67. DURÉE DE L'ENGAGEMENT DES ETATS CONTRACTANTS

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

La Convention est valable, pour tout Etat contractant, jusqu'au 31 décembre de la cinquième année qui suivra sa mise en vigueur. Tout Etat qui voudrait se dégager pour l'expiration de cette période devra notifier son intention au moins un an à l'avance au Gouvernement suisse, qui en informera tous les Etats contractants.

A défaut de notification dans le délai indiqué, l'engagement sera prolongé de plein droit pour une période de trois années, et ainsi de suite, de trois ans en trois ans, à défaut de dénonciation un an au moins avant le 31 décembre de la dernière année de l'une des périodes triennales.

§ 2. Les Etats admis à participer à la Convention au cours de la période quinquennale ou d'une des périodes triennales sont engagés jusqu'à la fin de cette période, puis jusqu'à la fin de chacune des périodes suivantes, tant qu'ils n'auront pas dénoncé leur engagement un an au moins avant l'expiration de l'une d'entre elles.

Article 68. RÉVISION DE LA CONVENTION

§ 1. Les Délégués des Etats contractants se réunissent pour la révision de la Convention, sur la convocation du Gouvernement suisse, au plus tard cinq ans après la mise en vigueur de la présente Convention.

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

D'entente avec la majorité des Etats contractants, le Gouvernement suisse invite aussi des Etats non contractants.

D'entente avec la majorité des Etats contractants, l'Office central invite à assister à la Conférence des représentants :

- a) D'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport;
- b) D'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport.

La participation aux débats de délégations des Etats non contractants ainsi que des organisations internationales mentionnées au quatrième alinéa sera réglée pour chaque Conférence dans le règlement des délibérations.

D'entente avec la majorité des Gouvernements des Etats contractants, l'Office central peut, avant les Conférences de révision ordinaires et extraordinaires, convoquer des Commissions pour l'examen préliminaire des propositions de révision. Les dispositions de l'Annexe III sont applicables par analogie à ces Commissions.

§ 2. La mise en vigueur de la Convention nouvelle à laquelle aboutit une conférence de révision emporte abrogation de la Convention antérieure même à l'égard des Etats contractants qui ne ratifieraient pas la Convention nouvelle.

§ 3. Dans l'intervalle des conférences de révision, les articles 5, 8, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 21, 27, 48, 49, 50, 53 et les Annexes I et IV peuvent être modifiés par une Commission de révision. L'organisation et le fonctionnement de cette Commission font l'objet de l'Annexe III à la présente Convention.

Les décisions de la Commission de révision sont notifiées sans délai aux Gouvernements des Etats contractants par l'intermédiaire de l'Office central. Elles sont tenues pour acceptées, à moins que, dans les trois mois comptés à partir du jour de la notification,

cinq au moins des Gouvernements n'aient formulé des objections. Ces décisions entrent en vigueur le premier jour du sixième mois qui suit le mois au cours duquel l'Office central les a portées à la connaissance des Gouvernements des Etats contractants. L'Office central désigne ce jour lors de la notification des décisions.

Article 69. TEXTES DE LA CONVENTION. TRADUCTIONS OFFICIELLES

La présente Convention a été conclue et signée en langue française selon l'usage diplomatique établi.

Au texte français sont joints un texte en langue allemande, un texte en langue anglaise et un texte en langue italienne, qui ont la valeur de traductions officielles.

En cas de divergence, le texte français fait foi.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé la présente Convention.

FAIT à Berne, le vingt-cinq février mil neuf cent soixante et un, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

Pour l'Autriche :

D. KREMLER

Pour la Belgique :

F. SEYNAEVE

Pour la Bulgarie :

S. DRAGOMIROV

Pour le Danemark :

TH. JENSEN

Pour l'Espagne :

MARQUIS DE MIRAFLORES

Pour la Finlande :

OSMO ORKOMIES

Pour la France :

E. DENNERY

Pour la Grèce :	A. HART-SOUTZOS
Pour la Hongrie :	SKONDA ÖDÖN
Pour l'Italie :	LUIGI BRANCA
Pour le Liban :	RAÏF ABILLAMA
Pour le Liechtenstein :	A. HILBE
Pour le Luxembourg :	A. CLEMANG
Pour la Norvège :	HENR. A. BROCH
Pour les Pays-Bas :	H. E. SCHEFFER Pour le Royaume en Europe
Pour la Pologne :	BATKOWSKI
Pour le Portugal :	MARIO DIAS TRIGO
Pour la Roumanie :	G. NISTORAN

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :

J. S. ROOKE
A. H. KENT

Pour la Suède :

CLAS NORDSTRÖM

Pour la Suisse :

SCHALLER

Pour la Tchécoslovaquie :

JAN OBHLIDAL

Pour la Turquie :

H. UGAN

Pour la Yougoslavie :

V. NIKOLIĆ

ANNEXE I
(Article 21)

Formulaire du bulletin de bagages

Le formulaire comprend trois feuilles du modèle ci-après. Les administrations de chemins de fer déterminent celles de ces feuilles qui sont remplies par décalque.

1^{re} feuille

N°	Transport international de bagages					⌘
(Nom de l'administration du chemin de fer)						
Sonche du bulletin de bagages						
de _____ à _____						
via _____						
Date	Nombre de billets	Nombre des colis-bagages	Poids réel kg	Prix de transport des bagages		
19				Calcul de la taxe par unité de 10 kg	sans franchise de bagages pour	kg
					avec franchise de bagages pour	kg
Train N°				*)		
en chiffres				en lettres		
Frais accessoires				Intérêt à la livraison		
Taxe totale						

150 mm

2^e feuille

N°	Transport international de bagages					⌘
(Nom de l'administration du chemin de fer)						
Feuille de route						
de _____ à _____						
via _____						
Date	Nombre de billets	Nombre des colis-bagages	Poids réel kg	Prix de transport des bagages		
19				Calcul de la taxe par unité de 10 kg	sans franchise de bagages pour	kg
					avec franchise de bagages pour	kg
Train N°				*)		
en chiffres				en lettres		
Frais accessoires				Intérêt à la livraison		
Taxe totale						

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

3^e feuille, recto.

N ^o		Transport international de bagages				
		(Nom de l'administration du chemin de fer)			⌘	
		Bulletin de bagages				
de		à				
via						
Date	Nombre de billets	Nombre des colis-bagages	Poids réel kg	Prix de transport des bagages		
19				Calcul de la taxe par unité de 10 kg	sans franchise de bagages pour kg	
					avec franchise de bagages pour kg	
Train N ^o				*)		
	en chiffres		en lettres		Intérêt à la livraison	
	Frais accessoires					
	Taxe totale					

*Voir au verso.*3^e feuille, verso.

Le présent transport est soumis au régime de la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV), ainsi qu'aux conditions des tarifs qui lui sont applicables.

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

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

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

A N N E X E 11
(Article 58)

RÈGLEMENT RELATIF À L'OFFICE CENTRAL DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX
PAR CHEMINS DE FER

Article premier. § I. L'Office central des transports internationaux par chemins de fer siège à Berne, sous les auspices du Gouvernement suisse.

Le contrôle de son activité, tant sur le plan administratif que sur le plan financier, s'exerce dans le cadre établi par les dispositions de l'article 58 de la Convention et est confié à un Comité administratif.

A cet effet, le Comité administratif

- a) Veille à la bonne application par l'Office central des Conventions ainsi que des autres textes issus des conférences de révision et préconise, s'il y a lieu, les mesures propres à faciliter l'application de ces Conventions et textes;
- b) Donne des avis motivés sur les questions qui peuvent intéresser l'activité de l'Office central et qui lui sont soumises par un Etat contractant ou par le directeur de l'Office.

§ 2. a) Le Comité administratif se réunit à Berne. Il se compose de neuf membres, choisis parmi les Etats contractants.

b) La Confédération suisse dispose d'un siège permanent dans le Comité, dont elle assume la présidence. Les autres Etats membres sont nommés pour cinq ans. Pour chaque période quinquennale, une Conférence diplomatique détermine, sur proposition du Comité administratif en fonction la composition du Comité administratif, en tenant compte d'une équitable répartition géographique.

c) Si une vacance se produit parmi les Etats membres, le Comité administratif désigne lui-même un autre Etat contractant pour occuper le siège vacant.

d) Chaque Etat membre désigne, comme délégué au Comité administratif, une personne qualifiée en raison de son expérience des questions de transports internationaux.

e) Le Comité administratif établit son règlement intérieur et se constitue lui-même.

Il tient au moins une réunion ordinaire chaque année; il tient, en outre, des réunions extraordinaires lorsque trois Etats membres au moins en font la demande.

Le secrétariat du Comité administratif est assuré par l'Office central.

Les procès-verbaux des séances du Comité administratif sont envoyés à tous les Etats contractants.

f) Les fonctions de délégué d'un Etat membre sont gratuites et les frais de déplacement qu'elles entraînent sont à la charge de cet Etat.

§ 3. a) Le Comité administratif établit le règlement concernant l'organisation, le fonctionnement et le statut du personnel de l'Office central. Le Gouvernement suisse lui présente un projet à cet effet.

b) Le Comité administratif nomme le directeur, le vice-directeur et les conseillers de l'Office central; le Gouvernement suisse lui présente des propositions à cet effet. Pour ces nominations, le Comité administratif tient compte plus particulièrement de la compétence des candidats et d'une équitable répartition géographique.

c) Le Comité administratif approuve le budget annuel de l'Office central, en tenant compte des dispositions de l'article 2 ci-après, ainsi que le rapport annuel de gestion.

La vérification des comptes de l'Office central, qui a trait uniquement à la concordance des écritures et des pièces comptables, dans le cadre du budget, est exercée par le Gouvernement suisse. Celui-ci transmet ces comptes, avec un rapport, au Comité administratif.

Le Comité administratif communique aux Etats contractants, avec le rapport de gestion de l'Office central et le relevé des comptes annuels de celui-ci, les décisions, résolutions et recommandations qu'il est appelé à formuler.

d) Le Comité administratif adresse à chaque conférence de révision, au moins deux mois avant l'ouverture de celle-ci, un rapport sur l'ensemble de son activité depuis la conférence précédente.

Article 2. § 1. Les frais de l'Office central sont supportés par les Etats contractants proportionnellement à la longueur des lignes de chemins de fer ou des parcours auxquels s'applique la Convention. Toutefois, les lignes de navigation participent aux dépenses proportionnellement à la moitié seulement de leurs parcours. Pour chaque Etat, la contribution est de 0 fr. 80 au maximum par kilomètre. Exceptionnellement, cette contribution peut, après accord entre le Gouvernement intéressé et l'Office central, et approbation du Comité administratif, être réduite de cinquante pour cent au maximum pour des lignes exploitées dans des conditions particulières. Le montant du crédit annuel afférent au kilomètre est fixé, pour chaque exercice, par le Comité administratif, l'Office central entendu. Il est toujours perçu en totalité. Lorsque les dépenses effectives de l'Office central n'ont pas atteint le montant du crédit calculé sur cette base, le solde non dépensé est versé à un fonds de réserve.

§ 2. A l'occasion de la remise aux Etats contractants du rapport de gestion et du relevé des comptes annuels, l'Office central les invite à verser leur part contributive aux dépenses de l'exercice écoulé. L'Etat qui, à la date du 1^{er} octobre, n'aurait pas versé sa part est, une deuxième fois, invité à le faire. Si ce rappel n'est pas suivi d'effet, l'Office central le renouvelle au début de l'année suivante, à l'occasion de l'envoi de son rapport de gestion pour l'exercice écoulé. Si, à la date du 1^{er} juillet suivant, aucun compte n'a été tenu de ce rappel, une quatrième démarche est faite auprès de l'Etat retardataire pour l'amener à payer les deux annuités échues. En cas d'insuccès, l'Office central l'avise, trois mois plus tard, que, si le versement attendu n'a pas été effectué avant la fin de l'année, son abstention sera interprétée comme une manifestation tacite de sa volonté de se retirer de la Convention. A défaut d'une suite donnée à cette dernière démarche avant le 31 décembre, l'Office central, prenant acte de la volonté, tacitement exprimée par l'Etat défaillant, de se retirer de la Convention, procède à la radiation des lignes de cet Etat de la liste des lignes admises au service des transports internationaux.

§ 3. Les montants non recouverts doivent, autant que possible, être couverts au moyen des crédits ordinaires dont dispose l'Office central et peuvent être répartis sur quatre exercices. La partie du déficit qui n'aurait pas pu être comblée de la sorte est portée, dans un compte spécial, au débit des autres Etats contractants dans la proportion du nombre de kilomètres de lignes soumises à la Convention à l'époque de la mise en compte et, pour chacun, dans la mesure où il a déjà, pendant la période de deux ans qui s'est terminée par la retraite de l'Etat défaillant, été partie avec lui à la Convention.

§ 4. L'Etat dont les lignes ont été radiées dans les conditions indiquées au § 2 ci-dessus ne peut les faire réadmettre au service des transports internationaux qu'en payant, au préalable, les sommes dont il est resté débiteur, pour les années entrant en considération et ce avec intérêt de cinq pour cent à compter de la fin du sixième mois écoulé depuis le jour où l'Office central l'a invité la première fois à payer les parts contributives lui incombant.

Article 3. § 1. L'Office central publie un bulletin mensuel contenant les renseignements nécessaires à l'application de la Convention, notamment les communications relatives à la liste des lignes de chemins de fer et d'autres entreprises et aux objets exclus du transport ou admis sous certaines conditions, ainsi que les études qu'il jugerait utile d'y insérer.

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

Article 4. § 1. Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés peuvent être adressés par l'entreprise créancière à l'Office central pour qu'il en facilite le recouvrement. A cet effet, l'Office central met l'entreprise de transport débitrice en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

§ 2. Si l'Office central estime que les motifs de refus allégués sont suffisamment fondés, il renvoie les parties à se poursuivre devant le juge compétent ou, si les parties en font la demande, devant le tribunal arbitral prévu à l'article 61 de la Convention (Annexe IV).

§ 3. Lorsque l'Office central estime que la totalité ou une partie de la somme est réellement due, il peut, après avoir consulté un expert, déclarer que l'entreprise de transport débitrice est tenue de verser à l'Office central tout ou partie de la créance; la somme ainsi versée doit rester consignée jusqu'à décision au fond par le juge compétent ou par le tribunal arbitral prévu à l'article 61 de la Convention (Annexe IV).

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

§ 5. Dix jours après cette nouvelle mise en demeure, si elle est restée infructueuse, l'Office central adresse à l'Etat contractant dont dépend l'entreprise de transport un avis motivé, en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre et notamment à examiner s'il doit maintenir sur la liste les lignes de l'entreprise de transport débitrice.

§ 6. Si l'Etat contractant dont dépend l'entreprise de transport débitrice déclare que, malgré le non-paiement, il ne croit pas devoir faire rayer de la liste cette entreprise, ou s'il laisse sans réponse pendant six semaines la communication de l'Office central, il est réputé de plein droit accepter la garantie de la solvabilité de ladite entreprise, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

Article 5. Il est perçu une rémunération pour couvrir les frais particuliers résultant de l'activité prévue à l'article 58, § 1, lettres *d*) à *f*), de la Convention. Le montant de cette rémunération est fixé par le Comité administratif, sur proposition de l'Office central.

A N N E X E I I I (Article 68, § 3)

STATUT RELATIF À LA COMMISSION DE RÉVISION

Article premier. Les Gouvernements des Etats contractants communiquent leurs propositions concernant les objets rentrant dans la compétence de la Commission, à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer, qui les porte immédiatement à la connaissance des autres Etats contractants.

Article 2. L'Office central invite la Commission à siéger chaque fois que la nécessité s'en fait sentir ou sur la demande d'au moins cinq Etats contractants.

Tous les Etats contractants sont avisés des sessions de la Commission deux mois à l'avance. L'avis doit indiquer exactement les questions dont l'inscription à l'ordre du jour est demandée.

Article 3. Tous les Etats contractants peuvent prendre part aux travaux de la Commission.

Un Etat peut se faire représenter par un autre Etat; toutefois, un Etat ne peut représenter plus de deux autres Etats.

Chaque Etat supporte les frais de ses représentants.

Article 4. L'Office central instruit les questions à traiter et assume le service du secrétariat de la Commission.

Le Directeur et le Vice-Directeur de l'Office central prennent part aux séances de la Commission avec voix consultative.

Article 5. D'entente avec la majorité des Etats contractants, l'Office central invite à assister, avec voix consultative, aux séances de la Commission, des représentants :

- a) D'Etats non contractants,
- b) D'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport, sous condition de réciprocité,
- c) D'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport, sous condition de réciprocité.

Article 6. La Commission est valablement constituée lorsqu'un tiers des Etats contractants sont représentés.

Article 7. La Commission désigne pour chaque session un président et un ou deux vice-présidents.

Article 8. Les délibérations ont lieu en français et en allemand. Les exposés des membres de la Commission sont traduits immédiatement de vive voix et en substance. Le texte des propositions et les communications du président sont traduits *in extenso*.

Article 9. Le vote a lieu par délégation et, sur demande, à l'appel nominal; chaque délégation d'un Etat contractant représenté à la séance a droit à une voix.

Une proposition n'est adoptée que si :

- a) Ont pris part au vote au moins la moitié des délégations représentées à la Commission,
- b) Elle a réuni la majorité des suffrages exprimés, ceux-ci ne comprenant pas les abstentions.

Article 10. Les procès-verbaux des séances résument les délibérations dans les deux langues.

Les propositions et les décisions doivent y être insérées textuellement dans les deux langues. En cas de divergences entre le texte français et le texte allemand du procès-verbal en ce qui concerne les décisions, le texte français fait foi.

Les procès-verbaux sont distribués aux membres aussitôt que possible.

Si leur approbation ne peut avoir lieu au cours de la session, les membres remettent au secrétariat dans un délai approprié les corrections éventuelles.

Article 11. Pour faciliter les travaux, la Commission peut constituer des sous-commissions; elle peut aussi constituer des sous-commissions chargées de préparer pour une session ultérieure des questions déterminées.

Chaque sous-commission désigne un président, un vice-président et, si le besoin s'en fait sentir, un rapporteur. Pour le reste, les dispositions des articles 1 à 5 et 8 à 10 sont applicables par analogie aux sous-commissions.

A N N E X E I V (Article 61)

RÈGLEMENT D'ARBITRAGE

Article premier. NOMBRE DES ARBITRES

Les tribunaux arbitraux constitués pour connaître des litiges autres que ceux entre Etats se composeront d'un, de trois ou de cinq arbitres, suivant les stipulations du compromis.

Article 2. CHOIX DES ARBITRES

§ 1. Une liste d'arbitres est préétablie. Chaque Etat contractant peut désigner au plus deux de ses ressortissants, spécialistes du droit international des transports, pour être inscrits sur la liste d'arbitres, établie et tenue à jour par le Gouvernement suisse.

§ 2. Si le compromis prévoit un arbitre unique, celui-ci est choisi d'un commun accord par les parties.

Si le compromis prévoit trois ou cinq arbitres, chacune des parties choisit un ou deux arbitres, selon le cas.

Les arbitres choisis conformément à l'alinéa précédent désignent d'un commun accord le troisième ou le cinquième arbitre, selon le cas, lequel préside le tribunal arbitral.

Si les parties sont en désaccord sur le choix de l'arbitre unique ou si les arbitres choisis par les parties sont en désaccord sur la désignation du troisième ou du cinquième arbitre, selon le cas, le tribunal arbitral est complété par un arbitre désigné par le Président du Tribunal fédéral suisse, à la requête de l'Office central.

Le tribunal arbitral est composé de personnes figurant sur la liste visée au § 1. Toutefois, si le compromis prévoit cinq arbitres, chacune des parties peut choisir un arbitre en dehors de la liste.

§ 3. L'arbitre unique, le troisième ou le cinquième arbitre doit être d'une nationalité autre que celle des parties.

L'intervention au litige d'une tierce partie demeure sans effet sur la composition du tribunal arbitral.

Article 3. COMPROMIS

Les parties qui recourent à l'arbitrage concluent un compromis, lequel spécifie en particulier :

- a) L'objet du différend, déterminé d'une façon aussi précise et claire que possible;
- b) La composition du tribunal et les délais utiles pour la nomination du ou des arbitres;
- c) Le lieu du tribunal.

Pour l'ouverture de la procédure arbitrale, le compromis doit être communiqué à l'Office central.

Article 4. PROCÉDURE

Le tribunal arbitral décide lui-même de la procédure à suivre en tenant compte notamment des dispositions ci-après :

- a) Le tribunal arbitral instruit et juge les causes dont il est saisi sur les éléments fournis par les parties sans être lié, lorsqu'il est appelé à dire le droit, par les interprétations de celles-ci;
- b) Il ne peut accorder plus ou autre chose que les conclusions du demandeur, ni moins que ce que le défendeur a reconnu comme étant dû;
- c) La sentence arbitrale, dûment motivée, est rédigée par le tribunal arbitral et notifiée aux parties par l'intermédiaire de l'Office central;
- d) Sauf disposition contraire de droit impératif du lieu où siège le tribunal arbitral, la sentence arbitrale n'est pas susceptible de recours, exception faite toutefois de la révision ou de la nullité.

Article 5. GREFFE

L'Office central fonctionne comme greffe du tribunal arbitral.

Article 6. FRAIS

La sentence arbitrale fixe les frais et dépens, y compris les honoraires des arbitres, et décide à laquelle des parties le paiement en incombe ou dans quelle proportion ils sont partagés entre elles.

[OFFICIAL ENGLISH TRANSLATION¹ — TRADUCTION ANGLAISE OFFICIELLE²]

INTERNATIONAL CONVENTION³ CONCERNING THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND LUGGAGE BY RAIL (CIV)

[The undersigned plenipotentiaries,

Having recognized the need to revise the International Convention concerning the carriage of passengers and luggage by rail, signed at Berne on 25th October, 1952,⁴ have to that end resolved, in accordance with Article 66 of that Convention, to conclude a new Convention and have agreed upon the following Articles:]⁵

PART I. PURPOSE AND SCOPE OF THE CONVENTION

Article 1. RAILWAYS AND TRAFFIC TO WHICH THE CONVENTION APPLIES

1. This Convention shall apply, subject to the exceptions set forth in the following paragraphs, to the carriage of passengers and luggage* under international carriage documents over the territories of at least two of the Contracting States and exclusively over lines included in the list compiled in accordance with Article 59 of this Convention.

* The expression "luggage" where used in this Convention does not include hand luggage to which Articles 13 and 28 of the Convention apply. [Footnote added by the Government of the United Kingdom.]

¹ Translation supplied by the Government of the United Kingdom.

² Traduction fournie par le Gouvernement du Royaume-Uni.

³ Came into force on 1 January 1965 in respect of the following States on behalf of which an instrument of ratification, an application for accession or a notification of application by internal legislation* in accordance with chapter I of the Additional Protocol of 25 February 1961** had been deposited with the Government of Switzerland, after 15 instruments of ratification had been deposited with the latter, in accordance with article 65 of the Convention and paragraph 1 of Protocol A drawn up by the Diplomatic Conference convened to bring into force the International Conventions of 25 February 1961 concerning the carriage of goods by rail (CIM),*** and the carriage of passengers and luggage by rail (CIV), concluded at Berne on 29 April 1964:****

State	Date of deposit of the instrument of ratification, of the application for accession (a) or of the notification of application by internal legislation (n)		State	Date of deposit of the instrument of ratification, of the application for accession (a) or of the notification of application by internal legislation (n)	
Austria	10 August	1964	Morocco	24 September	1963 a
Belgium	17 March	1964	Netherlands	26 September	1963
Bulgaria	29 April	1963	Norway	9 August	1963
Czechoslovakia	14 March	1963	Poland	4 November	1963
Denmark	13 September	1961	Portugal	4 December	1963
Finland	14 April	1964	Romania	14 August	1962
France	30 May	1962	Spain	19 February	1963
German Democratic Republic	20 November	1964 n	Sweden	27 June	1963
Germany, Federal Republic of	24 December	1964 n	Switzerland	25 July	1962
Hungary	29 March	1962	United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	9 April	1964
Italy	12 November	1963	Yugoslavia	21 February	1964
Liechtenstein	23 October	1963			
Luxembourg	26 November	1964			

* The particular effects of the notification of application by internal legislation are determined by paragraph 2 of chapter 1 of the Additional Protocol of 25 February 1961.

** United Nations, *Treaty Series*, vol. 1100, Additional Protocol.

*** *Ibid.*, p. 3.

**** *Ibid.*, Protocol A.

(Continued on page 38)

2. Carriage between stations* of departure and arrival situated in the territory of the same State, and effected over the territory of another State only in transit shall, except where Article 28 (1) of this Convention applies, be governed by the law of the State of departure:

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

3. Carriage between stations in two adjacent States shall, if the lines over which carriage is effected are exclusively operated by the railways of one of those States and the laws and regulations of such States do not otherwise provide, be governed by the law of the State to which the railway operating the lines over which carriage is effected belongs.

4. The tariffs shall determine the places between which international transport documents shall be issued.

Article 2. PROVISIONS CONCERNING CARRIAGE BY MORE THAN ONE FORM OF TRANSPORT

1. Regular road services or shipping services which are complementary to railway services and on which international traffic is carried may, in addition to railway services, be included in the list referred to in Article 1 of this Convention provided that such services, in so far as they connect at least two Contracting States, may only be included in the list by agreement between those States.

2. The undertakings operating such services shall be subject to all the obligations imposed and enjoy all the rights conferred on railways by this Convention, subject always

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

(Footnote 3 continued from page 37)

Subsequently, the instruments of ratification or the applications for accession were deposited with the Government of Switzerland on the following dates:

State	Date of deposit of the instrument of ratification, or of the application for accession (a)	State	Date of deposit of the instrument of ratification or of the application for accession (a)
Tunisia	23 January 1964 a	Ireland††	13 May 1969 a
(With effect from 21 November 1965. †)		(With effect from 1 February 1970. †)	
Syrian Arab Republic††	24 April 1964 a	Greece	29 July 1969
(With effect from 7 May 1965. †)		(With effect from 1 September 1969. †)	
Iraq††	1 July 1964 a	Germany, Federal Republic of††	18 August 1972 a
(With effect from 24 August 1965. †)		(With effect from 1 April 1973. †)	
Turkey	31 January 1966	(With a declaration that the Convention will also be applicable to Berlin (West) from the date of its entry into force for the Federal Republic of Germany.)	
(With effect from 1 March 1966. †††)		German Democratic Republic	18 August 1972 a
Iran	2 August 1966 a	(With effect from 1 April 1973. †)	
(With effect from 9 March 1968. †)			
Algeria	17 October 1967 a		
(With effect from 30 October 1969. †)			

† One month after the date of notification by the Government of Switzerland to the Contracting States that the application for accession was deemed to be accepted, in accordance with article 66 (3) of the CIV Convention.

†† See p. 71 of this volume for the texts of the reservations and declarations made upon accession.

††† On the first day of the second month following the month on which the Government of Switzerland notified the Contracting States of the deposit of the instrument of ratification, in accordance with the last paragraph of Protocol A of 29 April 1964.

⁴ United Nations, *Treaty Series*, vol. 241, p. 336, and vol. 242, p. 2.

⁵ Texts appearing in brackets were not part of the translation as supplied by the Government of the United Kingdom and have been added here by the Secretariat of the United Nations — Les textes donnés entre crochets ne faisaient pas partie de la traduction telle que fournie par le Gouvernement du Royaume-Uni et ont été ajoutés ici par le Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies.

to such derogations as necessarily result from the different forms of transport. Such derogations shall not, however, in any way affect the rules as to liability laid down in this Convention.

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

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

Article 3. OBLIGATION OF RAILWAYS TO CARRY

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

- (a) The passenger complies with the provisions of this Convention and of the international tariff applicable;
- (b) Carriage can be undertaken by ordinary transport facilities;
- (c) Carriage is not prevented by circumstances which the railway cannot avoid and which it is not in a position to remedy.

2. When the competent authority decides that a service shall be discontinued or suspended totally or partially, such measures shall, without delay, be brought to the notice of the public and of the railways, which shall be responsible for informing the railways of the other States with a view to their publication.

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

PART II. THE CONTRACT OF CARRIAGE

Chapter I. *CARRIAGE OF PASSENGERS*

Article 4. ENTITLEMENT TO TRAVEL

Subject to exceptions provided for in the tariffs, the passenger shall, from the start of his journey, be in possession of a valid transport document which he shall retain throughout the journey, produce on demand to ticket inspectors and give up on demand at the end of the journey.

Article 5. TICKETS

1. Tickets issued for international travel under the Convention shall bear the mark Φ .

2. The following particulars shall be shown on such tickets, subject to exceptions provided for in the tariffs:

- (a) The stations of departure and arrival;
- (b) The route; if a choice of routes or means of transport is permitted, that fact shall be stated;
- (c) The category of train and class of carriage;
- (d) The fare;

- (e) The date on which the ticket becomes available;
- (f) The period of availability.

3. The language in which tickets shall be printed and made out, and their form and content, shall be determined by tariffs or agreements between railways.

4. Covers containing sectional coupons issued under an international tariff shall be deemed to be a single transport document for the purposes of this Convention.

5. Unless the tariffs otherwise provide, tickets shall only be transferable if they are not made out in the passenger's name and if the journey has not begun.

6. The passenger shall, when accepting a ticket, make sure that it is what he asked for.

Article 6. REDUCED FARES FOR CHILDREN

1. Children under five years of age shall be carried free without a ticket provided that separate seats are not claimed for them.

2. Children of five years of age or over but under ten years of age and children under five for whom separate seats are claimed shall be carried at a reduced fare not exceeding one half of the fare charged for adults, except for supplements charged for the use of certain carriages or trains and subject to the rounding up of fares in accordance with the regulations of the administration issuing the ticket.

Such reduction need not be made in the case of tickets issued at a rate below that of the normal single fare.

3. Tariffs may however provide for age limits different from those laid down in paragraphs 1 and 2 of this Article provided that such age limits shall be not less than four in respect of free travel under paragraph 1, nor less than ten in respect of reduced fares under paragraph 2 of this Article.

Article 7. PERIOD OF AVAILABILITY OF TICKETS

1. The period of availability of tickets shall be determined by the tariffs.

2. The first day on which a ticket is available shall be reckoned as a full day in the period of availability. The passenger may begin his journey on any day within the period of availability of his ticket; unless otherwise provided in the tariffs he shall, however, complete his journey in a train due according to the timetable at the destination station not later than midnight on the last day on which the ticket is available.

Article 8. ALLOCATION AND RESERVATION OF SEATS

1. If a seat has not been taken or reserved, a passenger may indicate that he has taken it for himself or for others travelling with him whose tickets he can produce. A passenger leaving his seat without any clear indication that he has taken it, shall lose his right to occupy it. Otherwise, seats shall be allocated according to the regulations in force on each railway.

2. Tariffs or timetables shall determine whether and on what conditions seats may or must be reserved on certain trains.

Article 9. BREAK OF JOURNEY AT INTERMEDIATE STATIONS

1. The passenger shall be entitled to break his journey as often as he wishes without complying with any formalities unless otherwise provided in the tariffs.

2. Exercise of the right to break the journey at intermediate stations shall not extend the period of availability of the ticket as determined by the tariffs.

3. A passenger who has broken his journey at an intermediate station may only resume it at that station or at a station on that part of the route not already covered.

Article 10. CHANGE OF CLASS OF CARRIAGE OR CATEGORY OF TRAIN

Subject to the conditions laid down in the tariffs and on payment of the appropriate additional fare a passenger shall be entitled to occupy a seat of a higher class or travel in a train of a higher category than that stated on his ticket.

Article 11. PASSENGERS WITHOUT VALID TICKETS

1. Any passenger who cannot produce a valid ticket shall pay a surcharge in addition to the fare; such surcharge shall be calculated according to the regulations of the railway on which its payment is required.

2. Tickets which have been altered without authority shall be deemed invalid and shall be withdrawn by the railway staff.

3. Any passenger who refuses to pay the fare or the surcharge upon demand may be required to leave the train. Such a passenger shall not be entitled to receive his luggage at any station other than the destination station.

Article 12. PERSONS NOT PERMITTED TO TRAVEL OR PERMITTED TO TRAVEL ONLY UNDER CERTAIN CONDITIONS

1. The following persons shall not be allowed to enter trains or may be required to leave them in the course of a journey:

- (a) Persons in an intoxicated condition or whose behaviour is improper or who infringe the laws and regulations which apply; such persons shall not be entitled to a refund of their fares or of any charges they may have paid;
- (b) Persons who, because of sickness or otherwise, appear likely to inconvenience other passengers unless a whole compartment has been reserved for them in advance or can be put at their disposal on payment therefor; persons who fall ill during a journey shall, however, be conveyed at least as far as the nearest station at which they can be given the necessary attention. Their fares shall be refunded in accordance with Article 26 of this Convention, subject to deduction of the amount due for the distance travelled; when appropriate, these provisions shall likewise apply in the case of luggage charges.

2. The carriage of persons suffering from infectious or contagious diseases shall be subject to international conventions and regulations or, failing that, to the laws and regulations respectively in force in each State.

Article 13. TAKING OF HAND LUGGAGE AND ANIMALS INTO CARRIAGES

1. Passengers may take with them into carriages, without extra charge, articles which can be handled easily (hand luggage). A passenger is only entitled to the spaces above and below his seat for his hand luggage.

This rule shall apply with any necessary modifications where the carriages are of a special type, including those containing a luggage compartment.

2. The following shall not be taken into carriages:

- (a) Substances and articles which are not accepted for carriage as luggage under Article 17 (a) of this Convention, unless otherwise provided in the tariffs; passengers carrying firearms in the course of public duty or with legal or administrative authority shall, however, be allowed to carry ammunition not exceeding the lowest maximum quantity permitted by the regulation in force in any of the countries through which they pass. Guards escorting prisoners and travelling with them in special carriages or compartments shall be permitted to carry loaded firearms;
- (b) Articles liable to annoy or inconvenience passengers or to cause damage;

- (c) Articles which it is forbidden by the regulations of the Customs or other administrative authorities to take into a carriage;
- (d) Live animals, except small animals in cages, boxes, baskets or other suitable receptacles and small dogs, whether or not so confined, provided that such animals will not inconvenience passengers by their smell or noise or otherwise, that the regulations of the respective States are not contravened, that no passenger objects and that the animals can be held in the lap or disposed of like hand luggage.

Tariffs or timetables may prohibit or authorize the admission of animals into certain kinds of carriages or trains.

3. Tariffs shall indicate whether and for which animals fares shall be paid.

4. Railway servants shall have the right to satisfy themselves, in the presence of the passenger, as to the nature of any articles taken into a carriage when there is good reason to suppose that there has been a contravention of the provisions of paragraph 2 of this Article, excepting those of paragraph 2 (c).

5. Passengers shall themselves be responsible for the care of any articles and animals which they take with them, except when they cannot exercise such care because they are in a carriage of a special type referred to in paragraph 1 of this Article.

Passengers shall be liable for all damage caused by articles or animals they have brought with them into a carriage unless they can prove that the damage was caused by the wrongful act or neglect of the railway.

Article 14. TRAINS. TIMETABLES

1. The trains available for travel are those shown in the timetables and such extra trains as may be put on to meet traffic requirements.

2. The railways shall, at the proper time, display in their stations notices giving the times of departure of trains and shall provide passengers with the means of obtaining information about the timetables of the trains running on their own systems. These timetables shall indicate the category of train, the classes of carriage, the conditions under which passengers are carried and the times of departure of trains. At the more important interchange stations, and at termini, the timetables shall also show times of train arrivals and the main connections.

Article 15. MISSED CONNECTIONS. CANCELLATION OF TRAINS

When a connection is missed owing to late running or when a train is cancelled for all or part of its route, and a passenger affected thereby wishes to continue his journey, the railway shall convey him and his luggage, without extra charge and to such extent as may be practicable, in a train proceeding towards the same destination on the same line or by another route over the lines of the railways of the original route, so as to enable him to reach his destination with the least delay. The stationmaster shall, where necessary, certify on the ticket that the connection has been missed or the train cancelled, extend the availability of the ticket so far as may be necessary and make it valid for the new route, for a higher class or for a train subject to higher fares. The railway shall, however, be entitled by inserting provisions in the tariff or timetable to exclude the use of certain trains for this purpose.

Chapter II. *CARRIAGE OF LUGGAGE*

Article 16. ARTICLES ACCEPTED FOR CARRIAGE

1. Articles contained in trunks, baskets, suitcases, travelling bags, hat-boxes and other similar receptacles, as well as the receptacles themselves, shall be accepted for carriage as luggage.

2. The following shall also be accepted for carriage as luggage, although not packed, if they can appropriately be carried unpacked:

- (a) Portable or wheeled invalid chairs, wheeled invalid chairs propelled by the invalids themselves, with or without an auxiliary motor, and lounge-chairs;
- (b) Perambulators and mail-carts;
- (c) Portable musical instruments;
- (d) Professional instruments, including performers' properties, provided that their condition, size and weight are such that they can be quickly loaded and stowed in the luggage van;
- (e) Sports equipment;
- (f) Bicycles, with or without an auxiliary motor, and motor cycles without sidecars and similar vehicles, provided that all detachable accessories have been removed.

The tanks of motor vehicles may contain fuel but the passenger shall turn off the tap, if any, between the tank and the engine. Auxiliary tanks firmly attached to the vehicle may also contain fuel if sealed off. Motor cycles with fuel in their tanks shall be loaded upright on their wheels and firmly secured in that position.

3. The tariffs may limit the number, size and weight of the articles referred to in paragraph 2 of this Article which may be accepted for carriage as luggage and may determine the conditions under which the passenger may be called upon to assist in loading, transfer and unloading.

The tariffs may authorise, on specified conditions, the carriage as luggage of other articles (such as motor cycles with sidecars and motor cars) and of animals in sufficiently secure cages.

Article 17. ARTICLES NOT TO BE ACCEPTED FOR CARRIAGE

The following shall not be accepted for carriage as luggage:

- (a) Dangerous substances or articles, in particular loaded firearms, explosive or inflammable substances or articles, oxidising poisonous, radioactive, corrosive or repugnant substances or substances liable to cause infection;
- (b) Articles the carriage of which is a monopoly of the postal authorities in any one of the territories in which the luggage is to be carried;
- (c) Articles the carriage of which is prohibited in any one of the territories in which the luggage is to be carried.

The tariffs may provide for the acceptance for carriage as luggage, subject to specified conditions, of certain substances and articles not acceptable for carriage under (a) above.

Article 18. RESPONSIBILITY OF PASSENGERS IN RESPECT OF THEIR LUGGAGE. SURCHARGES

1. The holder of a luggage registration voucher shall be responsible for compliance with the provisions of Articles 16 and 17 of this Convention; he shall be liable for all consequences of any contravention of these provisions.

2. If there are good grounds for suspecting a contravention of the said provisions, the railway shall have the right to examine the contents of luggage in order to check that it complies with those provisions unless the laws or regulations of the country in which the luggage is for the time being situated prohibit such examination. The holder of the registration voucher shall be invited to attend the examination; if he fails to attend or cannot be found, the examination shall in the absence of other statutory provisions or regulations in the State in which the examination takes place be carried out in the presence of two witnesses not connected with the railway. If a contravention is established, the

expenses arising out of the examination shall be defrayed by the holder of the luggage registration voucher.

3. In the event of a contravention of the provisions of Article 16 or 17 of this Convention, the holder of the luggage registration voucher shall pay a surcharge in addition to any difference in carriage charges payable and, if appropriate, compensation for any loss or damage caused.

The following surcharge shall be paid on each kilogramme gross weight of the articles not acceptable for carriage as luggage:

- (a) At a rate of three francs, but not less than six francs in all, if the articles include substances which are not acceptable for carriage as goods under Annex I to the International Convention concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM);
- (b) At a rate of two francs, but not less than four francs in all, in any other case of contravention of the provisions of Article 16 or 17 of this Convention.

Article 19. PACKING AND CONDITION OF LUGGAGE

1. Luggage in a defective state or condition or which is inadequately packed or which shows obvious signs of damage may be refused by the railway. Should it be accepted, however, the railway shall be entitled to enter an appropriate note on the luggage registration voucher. Acceptance by the passenger of a voucher endorsed with such a note shall be treated as an acknowledgement by the passenger that the condition of the luggage is as described.

2. Articles of luggage shall be marked in a sufficiently durable manner with the name and address of the passenger and the destination station.

3. Old labels, addresses or other marks relating to previous journeys shall be removed or rendered illegible by the passenger.

Article 20. REGISTRATION AND CARRIAGE OF LUGGAGE

1. Luggage shall be registered only on production of a valid ticket available at least as far as the destination of the luggage and by the route indicated on the ticket.

If the ticket is available by more than one route, or if the destination is served by more than one station, the passenger shall specify precisely the route to be followed or the station to which the luggage is to be registered. The railway shall not be liable for any consequences arising out of the passenger's failure to comply with this requirement.

If the tariffs so provide, a passenger may, during the period of availability of his ticket, register luggage either direct for the whole journey from the forwarding station to the destination station or for any portion thereof.

The tariffs shall determine whether, and on what conditions, luggage may be accepted for carriage by a route other than that indicated on the ticket produced or without production of a ticket. If the tariffs provide that luggage may be accepted for carriage without production of a ticket, the provisions of this Convention determining the rights and duties of passengers travelling with their luggage shall apply to persons despatching registered luggage without producing tickets.

2. The carriage charges for luggage shall be paid on registration.

3. In all other respects, the formalities with regard to registration of luggage shall be determined by the laws and regulations in force at the forwarding station.

4. The tariffs may make special provision for the registration of invalid chairs, perambulators and mail-carts, sports equipment, bicycles and motor vehicles.

5. The passenger may, subject to the regulations in force at the forwarding station, indicate the train by which the luggage is to be despatched. If he does not do so the luggage shall be forwarded by the first appropriate train.

If the luggage has to be transferred at a junction, carriage shall be effected by the first train by which, under the national regulations, the normal luggage service can be ensured.

Luggage shall only be forwarded in the above-mentioned manner if the formalities required by the Customs and other administrative authorities at departure or during the journey so permit.

Railways shall have the right to refuse or restrict the carriage of luggage in certain trains or categories of train.

Article 21. LUGGAGE AND REGISTRATION VOUCHER

1. At the time luggage is registered, a registration voucher shall be issued to the passenger. On receipt thereof the passenger shall make sure that it has been made out in accordance with his instructions.

2. Luggage registration vouchers in respect of international traffic shall be in the form set out in Annex I to this Convention and shall contain the following particulars:

- (a) The names of the stations of despatch and destination;
- (b) The route;
- (c) The date on which the luggage is handed in for carriage and the train for which it is intended;
- (d) The number of tickets unless the luggage is handed in for carriage without production of a ticket;
- (e) The number of pieces of luggage and their weight;
- (f) The amount of the carriage charges and any other charges;
- (g) Where applicable, the amount in figures and in words of the sum representing interest in delivery, declared under Article 22 of this Convention.

For certain traffic or consignments the tariffs may provide for modifications in the form and contents of the luggage registration voucher.

3. The language in which the luggage registration vouchers are to be printed and made out shall be determined by the tariffs or by agreements between railways.

Article 22. DECLARATION OF INTEREST IN DELIVERY

1. A declaration of interest in delivery may be made in respect of luggage. Any such declaration shall be entered on the luggage registration voucher as required by Article 21 (2) (g) of this Convention.

The amount of the interest declared shall be shown in the currency of the country of departure or in any other currency authorised by the tariffs.

2. The charge for interest in delivery shall be determined by the international tariffs.

Article 23. DELIVERY

1. Luggage shall be delivered on surrender of the luggage registration voucher. The railway shall not be required to establish that the holder of the voucher is entitled to take delivery.

2. The holder of the luggage registration voucher is entitled to require delivery of the luggage at the office of the destination station as soon as sufficient time has elapsed after the arrival of the train on which it should have been carried for it to be put at his disposal and, if need be, for the completion of any formalities required by the Customs and other administrative authorities.

3. Failing surrender of the luggage registration voucher the railway shall only be obliged to hand over the luggage if the person claiming it proves his right to it; if the

person's right to claim appears insufficiently substantiated, the railway may require security to be given.

4. Luggage shall be delivered at the station to which it was registered: if, however, the holder so requests in good time, and if circumstances permit and customs regulations or the regulations of other administrative authorities are not thereby contravened, luggage may be handed back at the forwarding station or delivered at an intermediate station on surrender of the registration voucher and, if the tariff so requires, on production of the ticket.

5. The holder of a registration voucher whose luggage has not been delivered in accordance with paragraph 2 of this Article may require the date and time when he claimed delivery to be endorsed on the voucher.

6. A passenger may refuse to take delivery of luggage until any verification has taken place which he may require in order to establish alleged damage.

7. In all other respects, delivery shall be subject to the laws and regulations in force on the railway responsible for delivery.

Chapter III. *PROVISIONS APPLICABLE TO THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND LUGGAGE*

Article 24. TARIFFS. PRIVATE AGREEMENTS

1. International tariffs established by railways shall contain all the special conditions governing carriage, all the information necessary for calculating fares and other charges, and shall specify where necessary the conditions under which rates of exchange will be taken into account.

2. Publication of tariffs shall be compulsory only in those States whose railways participate in such tariffs as railways of departure or destination. Tariffs and amendments thereto shall come into force on the date specified in the document in which they are published. Increases in tariffs, and any other measures that have the effect of making the conditions of carriage prescribed in such tariffs more onerous, shall not come into force until at least six days after their publication.

Amendments to the fares and other charges provided for in the international tariffs made in order to take account of fluctuations in rates of exchange as well as corrections of obvious errors shall come into force on the day after their publication.

3. At every station which is open for international traffic, facilities shall be given for the passenger to acquaint himself with the tariffs or with extracts therefrom showing the prices of international tickets obtainable at that station, and the corresponding luggage charges.

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

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

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

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

Article 25. FORMALITIES REQUIRED BY THE CUSTOMS AND OTHER ADMINISTRATIVE AUTHORITIES

Passengers shall comply with the regulations promulgated by the Customs and other administrative authorities concerning their own persons and the examination of their

luggage and hand luggage. Passengers shall be present at such examination unless otherwise provided by law or by regulations. The railway shall be under no liability towards passengers who disregard these obligations.

Article 26. REFUNDS AND ADDITIONAL PAYMENTS

1. When a passenger has not started his journey he is entitled, on surrender of his ticket, to a refund of the fare paid.

2. When a ticket has only been used for part of the journey the passenger is entitled, on surrender of his ticket, to a refund of the difference between the fare paid and the fare he would have paid for the journey made.

3. When, owing to shortage of seats in the class for which it was issued, a ticket has been used to travel in a class lower than that indicated on the ticket, a refund shall be made, against surrender of the ticket, of the difference between the fare paid and the fare for the class used.

4. The railway shall be entitled to require the passenger to produce evidence in support of any claim for a refund.

In the cases provided for in paragraph 2 of this Article the passenger shall, in particular, produce a certificate which can be obtained, on request, at the intermediate station concerned.

In the cases provided for in paragraph 3 of this Article the passenger shall, in particular, produce a certificate by the railway confirming that he did, on the journey in question, travel in a compartment of a class lower than that in which his ticket entitled him to travel.

5. No refund shall be made of taxes, additional charges for reservation of seats, the cost of making up tickets into booklets or commission on the sale of tickets, unless the passenger was not able to start his journey or continue it owing to the late running or cancellation of a train or to an interruption in the service.

A charge of 10 per centum with a minimum of 0 fr. 50 and a maximum of 3 fr. per ticket plus postage, if any, shall be deducted from the amount to be refunded; such deduction, however, shall not be made if, in the case provided for in paragraph 1 of this Article, the ticket is returned on the day of issue to the issuing office, nor in a case when it has not been possible to start the journey or continue it owing to the late running or cancellation of a train or to an interruption in the service.

6. When tickets are issued at reduced fares or are only valid with seat reservation tickets, tariffs may provide for the exclusion of refunds or for their payment only subject to certain conditions; tickets issued at reduced fares for children under Article 6 of this Convention shall not be regarded as tickets issued at reduced fares for the purposes of this provision.

7. Where a passenger has claimed a refund of luggage charges for the whole or part of the journey, such refund shall be made subject to the following conditions:

A charge of 0 fr. 50 per registration voucher and taxes, if any, shall in all cases be deducted from the amount to be refunded.

If the luggage is taken back by the passenger before it has left the forwarding station, the carriage charges shall be refunded; if the luggage is collected by him at an intermediate station, the passenger shall obtain a certificate to that effect from that station which shall be attached to the claim for a refund.

8. The tariffs may include conditions which differ from those mentioned above provided they are not less favourable to the passenger.

9. No claim for a refund based on the provisions of this Article, or on those of Article 12 of this Convention, will be accepted unless made to the railway within a period

of six months from the expiry of the period of availability of the ticket or the date of issue of the luggage registration voucher as the case may be.

10. Where the tariff has been incorrectly applied, or the carriage or other charges have been miscalculated, overcharges shall be refunded by the railway and undercharges paid by the passenger.

11. Where an overcharge exceeding 0 fr. 50 on a ticket or luggage registration voucher has been discovered by the railway the person concerned shall, if possible, be notified thereof and the excess refunded to him as soon as possible.

12. Overcharges to be refunded by the railway or undercharges to be paid by the passenger shall be calculated at the official rate of exchange for the day on which the original charges were made; if repayment is made in a currency other than that in which the original payment was made, the rate applicable shall be that on the day on which the repayment is made.

13. In all cases not provided for in this Article, and in the absence of agreements between railways, the laws and regulations in force in the country of departure shall apply.

Article 27. DISPUTES

Disputes between passengers or between passengers and railway servants shall be settled provisionally by the appropriate station official if they take place in a station or by the guard if they take place on a train.

PART III. LIABILITY. LEGAL PROCEEDINGS

Chapter I. *LIABILITY*

Article 28. LIABILITY ARISING OUT OF THE CARRIAGE OF PASSENGERS, HAND LUGGAGE AND ANIMALS

1. The liability of a railway in respect of death, injury or other bodily harm sustained by a passenger, and in respect of loss or damage resulting from the late arrival or cancellation of a train or loss of a connection, shall be determined by the laws and regulations of the State in which the fact causing such death, injury, bodily harm, loss or damage occurred. The following Articles of this part of the Convention shall not apply in such cases.

2. A railway shall not be liable in respect of hand luggage and animals the care of which is the responsibility of the passenger under Article 13 (5) unless the loss or damage was caused by any wrongful act or neglect on the part of the railway.

3. No joint liability shall exist in such cases.

Article 29. COLLECTIVE RESPONSIBILITY OF THE RAILWAYS FOR LUGGAGE

1. The railway which has accepted luggage for carriage and issued an international luggage registration voucher in respect of it shall be responsible for ensuring that carriage is effected over the entire route up to delivery.

2. Each succeeding railway, by the act of taking over the luggage, shall participate in the performance of the contract of carriage and shall be subject to the resulting obligations. Nothing in this paragraph shall derogate from the provisions of Article 43 (2) of this Convention relating to the railway of destination.

Article 30. EXTENT OF LIABILITY

1. The railway shall be liable for delay in delivery, for total or partial loss of luggage, and for damage thereto occasioned between the time of acceptance for carriage and the time of delivery.

2. The railway shall, however, be relieved of liability if the delay in delivery or the loss or damage was caused by the wrongful act or neglect of the passenger, by the instructions of the passenger given otherwise than as a result of the wrongful act or neglect on the part of the railway, by inherent vice of the luggage or through circumstances which the railway could not avoid and the consequences of which it was unable to prevent.

3. The railway shall be relieved of liability when the loss or damage arises from the special risks inherent in the nature of the luggage or from the absence or inadequacy of packing or from the fact that articles not acceptable for carriage have nevertheless been despatched as luggage.

Article 31. BURDEN OF PROOF

1. The burden of proving that delay in delivery, loss or damage was due to one of the causes specified in Article 30 (2) of this Convention shall rest upon the railway.

2. When the railway establishes that, in the circumstances of the case, the loss or damage could be attributed to one or more of the special risks referred to in Article 30 (3) of this Convention, it shall be presumed that it was so caused. The claimant shall, however, be entitled to prove that the loss or damage was not, in fact, attributable either wholly or partly to one of these risks.

Article 32. PRESUMPTION OF LOSS OF LUGGAGE.

POSITION IF SUBSEQUENTLY RECOVERED

1. The person entitled to make a claim for the loss of luggage may, without being required to furnish further proof, treat a missing article of luggage as lost when it has not been delivered within fourteen days after a request for delivery has been made in accordance with Article 23 (2) of this Convention.

2. If an article of luggage which has been treated as lost is recovered within one year after the request for delivery, the railway shall give notice thereof to the person so entitled if his address is known or can be ascertained.

Within thirty days following receipt of such notification, the person entitled as aforesaid may require the luggage to be delivered to him at any station on the route against payment of the carriage charges from the forwarding station to the station where delivery is made and against refund of the compensation he has received less any charges included therein, but without prejudice to any claims to compensation for delay under Article 35 of this Convention and, where appropriate, under Article 36 of this Convention.

If the article of luggage recovered has not been claimed within the said period of thirty days or if it has not been recovered until more than one year from the request for delivery, the railway shall be entitled to dispose of it in accordance with the laws and regulations of the State to which the railway belongs.

Article 33. AMOUNT OF COMPENSATION FOR LOSS OF LUGGAGE

When, under the provisions of this Convention, a railway is liable for compensation in respect of total or partial loss of luggage, such compensation shall be as follows:

- (a) If the amount of the loss or damage suffered by the passenger is established: a sum equal to that amount but not exceeding 40 francs per kilogramme of gross weight missing;

- (b) If the amount of such loss or damage is not established: a sum by way of liquidated damages calculated at a rate of 20 francs per kilogramme of gross weight missing.

In addition, carriage charges, customs duties and other expenses referable to carriage of the missing luggage shall be refunded but no further damages shall be payable.

Article 34. AMOUNT OF COMPENSATION FOR DAMAGE TO LUGGAGE

In the case of damage to luggage, the railway shall be liable for the amount by which the luggage has diminished in value, but no further damages shall be payable.

Compensation may not, however, exceed:

- (a) If all the luggage has been damaged, the amount which would have been payable had it all been lost;
- (b) If only part of the luggage has been damaged, the amount which would have been payable had that part been lost.

Article 35. AMOUNT OF COMPENSATION FOR DELAY IN DELIVERY OF LUGGAGE

1. In the event of delay in delivery the railway shall, in the absence of proof by the claimant that he has suffered loss or damage thereby, pay compensation at the rate of twenty centimes per kilogramme gross weight of the luggage delivered late in respect of each period of twenty-four hours or part thereof after delivery has been requested, but subject to a maximum of fourteen days.

2. If it is proved that loss or damage has in fact resulted from the delay, compensation not exceeding four times the compensation specified in paragraph 1 of this Article shall be payable.

3. The compensation provided for in paragraphs 1 and 2 above shall not be payable in addition to that due in respect of total loss of the luggage.

In the case of partial loss, such compensation shall be payable, where appropriate, in respect of that part of the luggage which has not been lost.

In the case of damage, such compensation may, where appropriate, be additional to that provided for in Article 34 of this Convention.

In any case, compensation payable under paragraphs 1 and 2 of this Article, together with that payable under Articles 33 and 34 of this Convention, shall not, in the aggregate, exceed the compensation which would be payable in respect of total loss of the luggage.

4. In the event of delay in delivery of motor cars, trailers and motor cycles with sidecars carried as luggage, the railway shall not be obliged to pay compensation unless loss or damage is proved; compensation shall not exceed the amount of the carriage charges.

Article 36. AMOUNT OF COMPENSATION IN CASE OF DECLARATION OF INTEREST IN DELIVERY

If a declaration of interest in delivery has been made, compensation for additional loss or damage proved may be claimed, in addition to the compensation provided for in Articles 33, 34 and 35 of this Convention, up to the total amount of the interest declared.

Article 37. AMOUNT OF COMPENSATION IN CASE OF WILFUL MISCONDUCT OR GROSS NEGLIGENCE ON THE PART OF THE RAILWAY

In all cases where delay in delivery, or total or partial loss of or damage to the luggage, has been caused through wilful misconduct or gross negligence on the part of the railway, full compensation shall be payable by the railway for the damage proved. In the case of gross negligence, however, liability shall be limited to twice the maxima specified in Articles 33, 34, 35 and 36 of this Convention.

Article 38. INTEREST ON COMPENSATION. REPAYMENT OF COMPENSATION

1. The claimant shall be entitled to claim interest on compensation payable. Such interest, calculated at five per centum per annum, shall, however, be payable only when the compensation exceeds ten francs in respect of luggage which is the subject of any one luggage registration voucher. Such interest shall accrue from the date of the claim referred to in Article 41 of this Convention or, if no such claim has been made, from the date on which legal proceedings are instituted.

2. Any compensation unwarrantably obtained shall be refunded.

Article 39. LIABILITY OF RAILWAYS FOR THEIR SERVANTS

The railway shall be liable in respect of servants in its own employ and in respect of any other persons whom it employs to perform carriage for which it is responsible.

If, however, railway servants, at the request of a passenger, render services which the railway itself is under no obligation to render, they shall be deemed to do so on behalf of the passenger to whom the services are rendered.

Article 40. BRINGING OF EXTRACONTRACTUAL ACTIONS

No action of any kind shall be brought against a railway in respect of its liability under Article 30 (I) of this Convention except subject to the conditions and limitations laid down in this Convention.

The same shall apply to any action brought against persons for whom the railway is liable under Article 39 of this Convention.

Chapter II. *CLAIMS. ACTIONS. PROCEDURE AND LIMITATION*

Article 41. CLAIMS

1. Claims relating to the contract of carriage shall be made in writing to the railway specified in Article 43 of this Convention.

2. Such a claim may be made by persons who have the right to sue the railway under Article 42 of this Convention.

3. Tickets, luggage registration vouchers, and also any other documents which a claimant thinks it advisable to attach to his claim, shall be produced either in the original or by copies duly authenticated if the railway so requires.

On settlement of the claim, the railway may require the surrender of tickets or luggage registration vouchers.

Article 42. PERSONS WHO MAY BRING AN ACTION AGAINST THE RAILWAY

An action arising out of the contract of carriage may only be brought against the railway by a person who produces the ticket or luggage registration voucher, as the case may be, or failing that, furnishes other proof of his right to sue.

Article 43. RAILWAYS AGAINST WHICH AN ACTION MAY BE BROUGHT

1. An action to recover sums paid under the contract of carriage may be brought either against the railway which has collected the sum in question or against the railway on whose behalf the payment beyond entitlement was received.

2. Other actions arising out of the contract of carriage may only be brought against the forwarding railway, the railway of destination or the railway on which the cause of action arose.

Such actions may be brought against the railway of destination although it has received neither the luggage nor the waybill.

3. If the claimant has a choice as to which railway he will sue, his right to choose shall be extinguished when he brings an action against any one of these railways.

4. A right of action may, nevertheless, be exercised against a railway other than those specified in paragraphs 1 and 2 above by way of counterclaim or by way of set-off to an action based on the same contract of carriage.

Article 44. JURISDICTION

Actions brought under this Convention may only be instituted in the competent court of the State to which the defendant railway belongs, unless otherwise provided in agreements between States or in any licence or other document authorising the operation of that railway.

Where an undertaking operates independent railway systems in different States, each system shall be regarded as a separate railway for the purposes of this Article.

Article 45. VERIFICATION OF PARTIAL LOSS OF OR DAMAGE TO LUGGAGE

1. When partial loss of luggage or damage to luggage is discovered or presumed by the railway or alleged by the person entitled to the luggage, the railway shall, without delay, and if possible in the presence of such person, have a report drawn up setting forth, according to the nature of the loss or damage, the condition of the luggage, its weight and, as far as possible, the extent of the loss or damage, its cause and the time of its occurrence.

A copy of this report shall be supplied to the person entitled to the luggage if he so requests, free of charge.

2. Should the person entitled to the luggage not accept the terms of the report, he may require verification to be made, according to law, of the condition and weight of the luggage and of the cause and amount of the loss or damage; the procedure to be followed shall be governed by the laws and regulations of the State in which such verification takes place.

3. In the case of loss of an article of luggage, the claimant shall, to facilitate the enquiries made by the railway, give as accurate a description as possible of the missing article.

Article 46. EXTINCTION OF RIGHTS OF ACTION AGAINST THE RAILWAY ARISING OUT OF THE CONTRACT OF CARRIAGE OF LUGGAGE

1. Acceptance of luggage by the person entitled thereto shall extinguish all rights of action against the railway for delay in delivery, partial loss, or damage.

2. Nevertheless, the right of action shall not be extinguished:

- (a) If the person entitled to the luggage furnishes proof that the loss or damage was caused by wilful misconduct or gross negligence on the part of the railway;
- (b) In the case of a claim for delay in delivery made against one of the railways specified in Article 43 (2) of this Convention within a period not exceeding twenty-one days excluding the day on which the luggage was accepted by the person entitled to receive it;
- (c) In the case of a claim for partial loss or for damage:
 - (i) If the loss or damage was discovered before the acceptance of the luggage by the person entitled to it in accordance with Article 45 of this Convention;

- (ii) If the verification which should have been made under Article 45 was omitted solely through the wrongful act or neglect of the railway;
- (d) In the case of claims for loss or damage which is not apparent and is not discovered until after acceptance of the luggage by the person entitled to it, provided that:
 - (i) Immediately after discovery of the loss or damage and in any event within three days of the acceptance of the luggage, the person entitled asks for a verification in accordance with Article 45 of this Convention; when this period terminates on a Sunday or a legal holiday it shall be extended until the next working day; and
 - (ii) The person entitled to the luggage proves that the loss or damage occurred between acceptance for carriage and delivery.

Article 47. LIMITATION OF ACTIONS ARISING OUT OF THE CONTRACT OF CARRIAGE

1. The period of limitation for an action arising out of the contract of carriage shall be one year.

Nevertheless, the period of limitation shall be three years in the case of:

- (a) An action for loss or damage caused by wilful misconduct;
- (b) An action for fraud.

2. The period of limitation shall begin to run:

- (a) In actions for compensation for delay in delivery, partial loss or damage: from the date of actual delivery;
- (b) In actions for compensation for total loss: from the date when delivery should have taken place;
- (c) In actions for payment or refund of carriage charges, supplementary charges or surcharges, or actions for adjustment of charges in the event of the tariff being wrongly applied or an error in calculation being made: from the date of payment or, if payment has not been made, from the date when payment should have been made;
- (d) In actions to recover additional duty demanded by Customs authorities: from the date of demand;
- (e) In all other actions concerning the carriage of passengers: from the date of expiry of the period of availability of the ticket.

The day on which the period of limitation begins to run shall not be included in the period.

3. When a claim is made in writing to a railway in accordance with Article 41 of this Convention, the period of limitation shall be suspended until such date as the railway rejects the claim by notification in writing and returns the documents attached thereto. If part of the claim is admitted, the period of limitation shall start to run again only in respect of that part of the claim still in dispute. The burden of proof of the receipt of the claim or of the reply and of the return of the documents shall rest with the party relying upon these facts.

The running of the period of limitation shall not be suspended by further claims having the same object.

4. A right of action which has become barred by lapse of time may not be exercised by way of counterclaim or set-off.

5. Subject to the foregoing provisions, the suspension of periods of limitation and fresh accrual of rights of action shall be governed by the laws and regulations of the State in which the action is brought.

Chapter III. *SETTLEMENT OF ACCOUNTS. RIGHTS OF RECOVERY
BETWEEN RAILWAYS*

Article 48. SETTLEMENT OF ACCOUNTS BETWEEN RAILWAYS

Any railway which has collected or ought to have collected fares or charges shall pay to the railways concerned their respective shares of such fares or charges.

Article 49. RIGHT TO RECOVER COMPENSATION FOR LOSS OF OR DAMAGE TO LUGGAGE

1. The railway which has paid compensation in compliance with the provisions of this Convention, in respect of total or partial loss of or damage to luggage, shall be entitled to recover such compensation from the other railways which have taken part in the carriage, subject to the following provisions:

- (a) The railway responsible for the loss or damage shall be solely liable therefor;
- (b) When the loss or damage has been caused by the action of several railways, each shall be liable for the loss or damage it has caused. If in any case such a distinction cannot be made, the amount of the compensation payable shall be shared by those railways in accordance with the principles laid down in (c) below;
- (c) If it cannot be proved which railway or railways caused the loss or damage, the amount of compensation shall be apportioned between the railways which have taken part in the carriage, other than those which can prove that the loss or damage did not occur on their lines. Such apportionment shall be made proportionately to the tariff distances in kilometres.

2. In the event of the insolvency of any one of the railways, the unpaid share due from it shall be divided among the other railways which have taken part in the carriage, in proportion to the tariff distances in kilometres.

Article 50. RIGHT TO RECOVER COMPENSATION FOR DELAY IN DELIVERY

The rules laid down in Article 49 of this Convention shall apply where compensation is paid for delay in delivery. If the delay has been caused by irregularities which are shown to have occurred on more than one railway, the amount of the compensation shall be divided between such railways in proportion to the length of the delay occurring on their respective systems.

Article 51. PROCEDURE FOR RECOVERY

1. No railway, against which a claim is made under Articles 49 and 50 of this Convention, shall be entitled to dispute the validity of the payment made by the administration making the claim if the amount of the compensation was determined by judicial authority after the said railway had been duly served with process and afforded an opportunity of entering an appearance. The court trying the action shall determine, according to the circumstances, what time shall be allowed for such notification and the entering of an appearance.

2. A railway wishing to take proceedings to enforce its right of recovery shall make all other railways concerned, with which it has not reached a settlement, defendants in the same action; if this is not done, the right of recovery of the plaintiff railway against any railway not so made a defendant shall be extinguished.

3. The court shall adjudicate on the same occasion upon all claims for recovery being tried in the same proceedings.

4. The railways made defendants in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article shall not be entitled to bring further proceedings for recovery against another railway.

5. When an action for compensation has been brought by an outside party against a railway, that action shall not be combined with an action by that railway for recourse against another railway.

Article 52. JURISDICTION IN ACTIONS FOR RECOVERY

1. The courts of the country in which the defendant railway has its principal place of business shall have exclusive jurisdiction in all actions for recovery.

2. When the action is brought against several railways the plaintiff railway shall be entitled to elect in which of the courts having jurisdiction under paragraph 1 of this Article it will bring the proceedings.

Article 53. AGREEMENTS GOVERNING RIGHTS OF RECOVERY

The railways may enter into agreements which differ from the rules of recovery set out in this chapter.

PART IV. MISCELLANEOUS PROVISIONS

Article 54. APPLICATION OF NATIONAL LAW

In the absence of provisions in this Convention, the national laws and regulations relating to transport in each State shall apply.

Article 55. GENERAL RULES OF PROCEDURE

In the case of legal proceedings arising out of carriage under this Convention, the procedure to be followed shall be that of the competent tribunal, subject to any provisions to the contrary in the Convention.

Article 56. EXECUTION OF JUDGMENTS. ATTACHMENT
AND SECURITY FOR COSTS

1. Judgments entered by the competent court under the provisions of this Convention after trial, or by default, shall, when they have become enforceable under the law applied by that court, become enforceable in any of the other Contracting States as soon as the formalities required in the State concerned have been complied with. The merits of the case shall not be the subject of further proceedings.

The foregoing provisions shall not apply to interim judgments nor to awards of damages, in addition to costs, against a plaintiff who fails in his action.

2. Debts arising out of international traffic and due from one railway to another which does not belong to the same State may only be attached under a judgment given by the courts of the State to which the creditor railway belongs.

Rolling stock belonging to a railway, as well as all transport equipment belonging to a railway, such as containers, loading appliances, tarpaulin sheets, etc., may not be attached on any territory other than that of the State to which the owning railway belongs except under a judgment given by the courts of that State.

Private owners' wagons, as well as all transport equipment contained in such wagons and belonging to the owner of the wagon, may not be attached on any territory other than that of the State in which the owner has his principal place of business, except under a judgment given by the courts of that State.

4. Security for costs shall not be required in proceedings founded on an international contract of carriage.

Article 57. MONETARY UNIT. RATE OF EXCHANGE OR ACCEPTANCE
OF FOREIGN CURRENCY

1. The amounts stated in francs in this Convention or the Annexes thereto shall be deemed to relate to the gold franc weighing 10/31 of a gramme and being of millesimal fineness 900.

2. Each railway shall publish the rates at which it will convert sums expressed in foreign currencies but paid in the currency of the country to which the railway belongs (rate of exchange).

3. A railway which accepts payment in foreign currencies shall likewise publish the rates at which those currencies will be accepted (rate of acceptance).

Article 58. CENTRAL OFFICE FOR INTERNATIONAL RAILWAY TRANSPORT

1. In order to facilitate and ensure the operation of this Convention there shall be a Central Office for International Railway Transport which shall have the following duties:

- (a) To receive communications from any Contracting State and any railway concerned and to communicate them to the other States and railways;
- (b) To collect, collate and publish information of every kind concerning international transport services;
- (c) To facilitate between the various railways financial relations arising out of international transport services and recovery of outstanding debts and to this end to ensure the continuance of proper relations between the railways;
- (d) To undertake, at the request of a Contracting State or of a transport undertaking with lines or services scheduled in the list provided for in Article 59 of this Convention, the task of conciliation, by offering its good offices or mediation or otherwise, with a view to settling disputes between such States or undertakings arising out of the interpretation or application of this Convention;
- (e) To give, at the request of the parties, whether States, transport undertakings or users, an advisory opinion concerning disputes arising out of the interpretation or application of this Convention;
- (f) To assist in the determination by arbitration of disputes arising out of the interpretation or application of this Convention;
- (g) To examine requests for the amendment of this Convention and to propose, when necessary, that the Conferences provided for in Article 68 of this Convention be convened.

2. The location, composition, organisation and finance of the aforesaid Office, and its administration and control, shall be regulated by the provisions of Annex II to this Convention.

Article 59. LIST OF LINES TO WHICH THE CONVENTION APPLIES

1. The Central Office provided for in Article 58 of this Convention shall compile and keep up to date the list of the lines to which this Convention applies. For this purpose Contracting States shall notify the Office of any addition to the list or any removal therefrom of the lines of a railway or the services of an undertaking referred to in Article 2 of this Convention.

2. The addition of a new line for the purpose of international traffic shall not be effective until one month after the date of the letter from the Central Office notifying the other States of the inclusion of that line in the list.

3. The Central Office shall remove a line from the list immediately on receipt of notification from the Contracting State at whose request the line was included in the list that the requirements of the Convention in respect of that line can no longer be fulfilled.

4. The receipt of notification from the Central Office shall be sufficient authority for any railway to discontinue immediately all international traffic relations in regard to a line removed from the list, except in respect of traffic already in transit, which shall be carried to its destination.

Article 60. SUPPLEMENTARY PROVISIONS

Any supplementary provisions which Contracting States or participating railways may publish with a view to the operation of this Convention shall be notified by them to the Central Office.

These supplementary provisions may be put into force on the railways which have adopted them, in the manner required by the laws and regulations of each State, but they may not derogate from the provisions of this Convention.

The Central Office shall be notified of the coming into force of such supplementary provisions.

Article 61. REGULATION OF DISPUTES BY ARBITRATION

1. Whether this Convention is applied by national law or by contract, disputes concerning the interpretation or the application of the Convention and of any supplementary provisions promulgated by certain Contracting States may, at the request of the parties and provided they cannot be settled by the parties themselves, be submitted to arbitration tribunals the composition and procedure of which form the subject of Annex IV to this Convention.

2. Nevertheless, in the case of disputes between States, the parties are not bound by the provisions of Annex IV and may freely determine the composition of the arbitration tribunal and the arbitration procedure.

3. At the request of the parties the arbitration procedure may be invoked:

- (a) Without prejudice to any right of the parties to have recourse to other legal procedure for the settlement of disputes,
 - (i) In respect of disputes between Contracting States,
 - (ii) In respect of disputes between Contracting States on the one hand and non-Contracting States on the other,
 - (iii) In respect of disputes between non-Contracting States, if, in the case of (ii) and (iii) above, the Convention is applied by national law or by contract;
- (b) In respect of disputes between transport undertakings;
- (c) In respect of disputes between transport undertakings and users;
- (d) In respect of disputes between users.

4. The commencement of arbitration proceedings shall have the same effect as the institution of an action in the ordinary courts has on the suspension of periods of limitation and the fresh accrual of rights of action.

5. Awards made by arbitration tribunals against transport undertakings or users shall become enforceable in each of the Contracting States as soon as the formalities required by the State in which enforcement is to take place have been complied with.

PART V. SPECIAL PROVISIONS

Article 62. LIABILITY IN RESPECT OF RAIL-SEA TRAFFIC

1. In rail-sea transport by the services referred to in Article 2 (I) of this Convention each State may, by requesting that a suitable note be included in the list of lines governed

by the Convention, indicate that the following grounds of exemption from liability will apply in their entirety in addition to those provided for in Article 30 of this Convention.

The carrier may only avail himself of these grounds of exemption if he proves that the delay in delivery, loss or damage occurred in the course of carriage by sea between the time when the luggage was loaded on board the ship and the time when it was unloaded from the ship.

The grounds of exemption are as follows:

- (a) Act, neglect or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship;
- (b) Unseaworthiness of the ship, if the carrier proves that the unseaworthiness was not due to lack of due diligence on his part to make the ship seaworthy, to secure that it is properly manned, equipped and supplied or to make all parts of the ship in which luggage is carried fit and safe for its reception, carriage and preservation;
- (c) Fire, if the carrier proves that it was not caused by his act or default, or that of the master, mariner, pilot, or that of the carrier's servants;
- (d) Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters;
- (e) Saving or attempting to save life or property at sea.

The above grounds of exemption do not affect the general obligations of the carrier and, in particular, his obligation to exercise due diligence to make the ship seaworthy, to secure that it is properly manned, equipped and supplied and to make all parts of the ship in which luggage is carried fit and safe for its reception, carriage and preservation.

Even when the carrier can rely on the foregoing grounds of exemption, he shall nevertheless remain liable if the person entitled to claim proves that the delay in delivery, loss or damage is due to the wrongful act or neglect of the carrier, master, mariner, pilot, or of the carrier's servants other than that referred to in (a) above.

2. Where the same sea route is served by several undertakings included in the list provided for in Article 1 of this Convention, the rules of liability shall be the same for all those undertakings.

In addition where such undertakings have been included in the list at the request of several States, the adoption of such rules of liability shall be the subject of prior agreement between those States.

3. The measures taken under this Article shall be notified to the Central Office. They shall not come into force before the expiry of thirty days from the date of the letter by which the Central Office notified such measures to the other States.

Luggage in transit shall not be affected by such measures.

Article 63. LIABILITY IN CASE OF NUCLEAR INCIDENTS

The railway shall not be liable under this Convention for loss or damage caused by a nuclear incident when pursuant to special provisions in force in a Contracting State governing liability in the field of nuclear energy the operator of a nuclear installation or another person who is substituted for him is liable for the loss or damage.

PART VI. FINAL PROVISIONS

Article 64. SIGNATURE

This Convention, of which the Annexes form an integral part, shall remain open until 1st May, 1961, for signature by the States which have been invited to be represented at the Ordinary Revision Conference.

Article 65. RATIFICATION. COMING INTO FORCE

This Convention shall be subject to ratification and the instruments of ratification shall be deposited with the Swiss Government as soon as possible.

When the Convention has been ratified by fifteen States, the Swiss Government shall consult the Governments concerned with a view to examining with them the possibility of bringing the Convention into force.

Article 66. ACCESSION TO THE CONVENTION

1. Any non-signatory State wishing to accede to this Convention shall address its application to the Swiss Government, who shall transmit it to all the Contracting States together with a note from the Central Office on the position of the railways of the applicant State from the standpoint of international transport.

2. Unless within six months of the date of such notification at least two States have notified the Swiss Government of their opposition, the application shall be deemed to be accepted and the applicant State and all the Contracting States shall be notified accordingly by the Swiss Government.

In the contrary case, the Swiss Government shall notify all the Contracting States and the applicant State that examination of the application has been adjourned.

3. Every accession shall take effect one month after the date of the notification sent by the Swiss Government, or, if at the expiry of this period the Convention has not yet come into force, at the date of its coming into force.

Article 67. DURATION OF THE OBLIGATION OF CONTRACTING STATES

1. The duration of this Convention shall be unlimited. Any Contracting State may, however, withdraw subject to the following conditions:

The Convention shall have effect for every Contracting State until the 31st December of the fifth year following its coming into force. Any State wishing to withdraw at the expiry of this period shall notify its intention at least one year in advance to the Swiss Government, who shall inform all the other Contracting States.

Failing such notification within the period specified, each Contracting State shall remain bound by the Convention for a further period of three years, and shall continue to be so bound thereafter for three-year periods unless it denounces the Convention at least one year before the 31st December of the final year of one of the three-year periods.

2. States admitted as parties to the Convention during the five-year period or during one of the three-year periods shall be bound until the end of that period, and thereafter until the end of each of the following periods in so far as they have not denounced the Convention at least one year before the expiry of one such period.

Article 68. REVISION OF THE CONVENTION

1. Delegates of the Contracting States shall meet and revise the Convention not later than five years after the coming into force of this Convention and shall be summoned for that purpose by the Swiss Government.

A Conference shall be convened before that time on the request of at least one-third of the Contracting States.

With the agreement of the majority of the Contracting States, the Swiss Government may also invite non-Contracting States to attend.

With the agreement of the majority of the Contracting States, the Central Office may invite to the Conference representatives of:

- (a) Intergovernmental organisations which are concerned with transport matters;
- (b) International non-governmental organisations dealing with transport.

Participation in the proceedings by delegations of non-Contracting States and of the said international organisations shall be determined by the rule of procedure adopted at each Conference.

With the agreement of the majority of Governments of the Contracting States, the Central Office may, before Ordinary and Extraordinary Revision Conferences, convene Committees to make preliminary examinations of revision proposals. The provisions of Annex III to this Convention shall apply to such Committees, with any necessary modifications.

2. Upon the coming into force of a new Convention resulting from a Revision Conference, the preceding Convention shall thereby be rendered void even in respect of Contracting States which do not ratify the new Convention.

3. In the intervals between Revision Conferences, Articles 5, 8, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 21, 27, 48, 49, 50 and 53 of this Convention and Annexes I and IV to this Convention may be amended by a Revision Committee. The composition and procedure of this Committee shall be in accordance with the provisions of Annex III to this Convention.

The decisions of the Revision Committee shall be notified without delay to the Governments of the Contracting States through the Central Office. The decisions shall be deemed to be accepted unless within three months from the date of such notification at least five Governments have lodged objections; and shall come into force on the first day of the sixth month following the month in which the Central Office shall have brought them to the notice of the Governments of the Contracting States. The Central Office shall indicate that date when communicating the decisions.

Article 69. TEXTS OF THE CONVENTION. OFFICIAL TRANSLATIONS

This Convention has been concluded and signed in the French language in accordance with established diplomatic practice.

In addition to the French text there shall be German, English and Italian texts having the status of official translations.

In case of divergence, the French text shall prevail.

[IN WITNESS WHEREOF, the plenipotentiaries hereinafter mentioned, furnished with full powers which have been found to be in good order and proper form, have signed this Convention.

DONE at Berne, this twenty-fifth day of February, one thousand nine hundred and sixty-one, in one original which shall be deposited in the Archives of the Swiss Confederation and an authentic copy of which shall be sent to each of the Parties.]

For Austria:

Dr. KREMLER

For Belgium:

F. SEYNAEVE

For Bulgaria:

S. DRAGOMIROV

For Denmark:

TH. JENSEN

For Spain:

MARQUIS DE MIRAFLORES

For Finland:

OSMO ORKOMIES

For France:

E. DENNERY

For Greece:

A. HART-SOUTZOS

For Hungary:

SKONDA ÖDÖN

For Italy:

LUIGI BRANCA

For Lebanon:

RAÏF ABILLAMA

For Liechtenstein:

A. HILBE

For Luxembourg:

A. CLEMANG

For Norway:

HENR. A. BROCH

For the Netherlands:

H. E. SCHEFFER
For the Kingdom in Europe

For Poland:

BATKOWSKI

For Portugal:

MARIO DIAS TRIGO

For Romania:

G. NISTORAN

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

J. S. ROOKE
A. H. KENT

For Sweden:

CLAS NORDSTRÖM

For Switzerland:

SCHALLER

For Czechoslovakia:

JAN OBHLIDAL

For Turkey:

H. UGAN

For Yugoslavia:

V. NIKOLIĆ

ANNEX I
(Article 21)

FORM OF LUGGAGE REGISTRATION VOUCHER

The form shall comprise three sheets on the following model. The railway administration shall determine which of these sheets are to be carbon copies.

1st sheet

110 mm	No.	International Carriage of Luggage					
 (Name of railway administration)						
Counterfoil of Luggage Registration Voucher							
from to.....							
via							
150 mm	Date 19.....	Number of tickets	Number of articles of luggage	Actual weight kg.	Carriage charges for luggage		
					Amount of } on gross weight of.....kg. charge per } on weight in excess of free 10 kg. } allowance.....kg.		
	Train No.				(*)		
 in figures	 in words		Interest in delivery ..		
	Supplementary charges						
Total charge							

2nd sheet

No.....	International Carriage of Luggage					
..... (Name of railway administration)						
Waybill						
from to.....						
via						
Date 19.....	Number of tickets	Number of articles of luggage	Actual weight kg.	Carriage charges for luggage		
				Amount of } on gross weight of.....kg. charge per } on weight in excess of free 10 kg. } allowance.....kg.		
Train No.				(*)		
..... in figures	 in words		Interest in delivery ..		
Supplementary charges						
Total charge						

* The railways may complete this heading according to their requirements.

3rd sheet, front

No.	International Carriage of Luggage				¢
(Name of railway administration)					
Luggage Registration Voucher					
from					
to					
via					
Date	Number of tickets	Number of articles of luggage	Actual weight kg.	Carriage charges for luggage	
19				Amount of charge per 10 kg.	} on gross weight of.....kg. on weight in excess of free allowance.....kg.
Train No.				(*)	
	in figures	in words		Interest in delivery ..	
	Supplementary charges ..				
	Total charge ..				

FOR CONDITIONS SEE BACK

3rd sheet, back

LUGGAGE WILL BE CARRIED SUBJECT TO THE PROVISIONS OF THE INTERNATIONAL CONVENTION CONCERNING THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND LUGGAGE BY RAIL (CIV) AS EXTENDED TO PARTS OF NON-SIGNATORY OR NON-ADHERING STATES UNDER THE ADDITIONAL PROTOCOL DATED 25TH FEBRUARY, 1961, AND ALSO SUBJECT TO THE CONDITIONS OF THE TARIFFS WHICH ARE APPLICABLE.

Passengers are required to be present when the formalities of Customs and other administrative authorities are complied with except where this requirement is waived by the competent authorities.

The luggage referred to overleaf will be delivered on surrender of this voucher.

* The railways may complete this heading according to their requirements.

[A N N E X I I
(Article 58)

REGULATIONS CONCERNING THE CENTRAL OFFICE
FOR INTERNATIONAL RAILWAY TRANSPORT

Article 1. I. The Central Office for International Railway Transport shall be situated at Berne under the auspices of the Swiss Government.

The administrative and financial control of its affairs shall, for the purposes of article 58 of this Convention, be entrusted to an Administrative Committee.

For this purpose the Administrative Committee shall:

- (a) Ensure the application by the Central Office of the Conventions and other instruments adopted by review conferences and, if necessary, recommend measures to be taken to facilitate the application of such Conventions and other instruments;
- (b) Give reasoned opinions on questions submitted to it by a Contracting State or by the director of the Office which may affect the work of the Central Office.

2. (a) The Administrative Committee shall meet at Berne. It shall be composed of nine members chosen from the Contracting States.

(b) Switzerland shall have a permanent seat on the Committee and shall serve as chairman. The other member States shall be appointed for five years. For each five-year period, a Diplomatic Conference shall determine on the advice of the current Administrative Committee, the composition of the Administrative Committee, having regard to an equitable geographical distribution of seats.

(c) If a vacancy occurs in the membership, the Administrative Committee shall appoint another Contracting State to fill the vacancy.

(d) Each member State shall appoint as its delegate to the Administrative Committee a person qualified by virtue of experience in international transport matters.

(e) The Administrative Committee shall determine its own constitution and rules of procedure.

It shall hold at least one ordinary meeting each year and extraordinary meetings at the request of three or more member States.

The secretariat of the Administrative Committee shall be supplied by the Central Office.

The minutes of the meetings of the Administrative Committee shall be sent to all Contracting States.

(f) The delegates of member States shall serve without remuneration and their travel expenses shall be borne by the States they represent.

3. (a) The Administrative Committee shall make regulations to govern the organization, functioning and status of the personnel of the Central Office. The Swiss Government shall put before them draft proposals to that effect.

(b) The Administrative Committee shall appoint the director, deputy director and advisers of the Central Office and the Swiss Government shall propose candidates for that purpose. In making such appointments, the Administrative Committee shall have special regard to the competence of the candidates and to equitable geographical distribution.

(c) The annual budget and the annual performance report of the Central Office shall be subject to the approval of the Administrative Committee, which shall take into account the provisions of article 2 below.

The audit of the Central Office accounts dealing only with the reconciliation of figures and vouchers within the limits of the budget shall be carried out by the Swiss Government, which shall forward the accounts together with a report on them to the Administrative Committee.

The Administrative Committee shall send to the Contracting States, together with the Central Office performance report and the annual statement of accounts, copies of the decisions, resolutions and recommendations which the Committee may make.

(d) The Administrative Committee shall place before each review conference, at least two months before it meets, a report on the whole of the Committee's work since the preceding conference.

Article 2. 1. The expenses of the Central Office shall be borne by the Contracting States in proportion to the length of the railway lines or routes to which the Convention applies. Shipping services shall, however, only contribute in respect of one-half the length of their routes. The maximum contribution for all States shall be 0 fr. 80 per kilometre. In exceptional circumstances such contribution may be reduced, by agreement between the State concerned and the Central Office and with the approval of the Administrative Committee, to 50 per cent of the maximum in the case of lines operated under special conditions. The amount of the contribution per kilometre for each financial year shall be fixed by the Administrative Committee after consultation with the Central Office and the total amount so fixed shall always be collected. When the actual expenditure of the Central Office is less than the sum so calculated the balance in hand shall be paid into a reserve fund.

2. When submitting its annual performance report and accounts to the Contracting States, the Central Office shall invite them to pay their contributions toward the expenditure of the past financial year. Any State which has not paid its contribution by 1 October shall be again requested to do so. If this request has no effect, the Central Office shall send a further reminder at the beginning of the following year when forwarding the report for the preceding year. If no reply has been received by 1 July following, a fourth approach shall be made to the State in arrears for payment of the two annual contributions due. Failing receipt of a satisfactory reply within three months, the Central Office shall notify the State in question that if payment is not made by the end of the year that fact will be treated as an indication of its intention to withdraw from the Convention. If by 31 December these last representations have had no effect, the Central Office shall, in view of the fact that the defaulting State is to be deemed to have indicated its intention to withdraw, delete the lines of that State from the list of lines open to international traffic.

3. Sums not recovered shall, so far as possible, be made good out of the general reserves at the disposal of the Central Office and may be spread over four financial years. Any part of a deficit not made good in this way shall be debited, in a special account, to the other Contracting States in proportion to the number of kilometres of [lines] which are subject to the Convention at the date of the opening of the account provided that each State has been a party to the Convention during the period of two years preceding the withdrawal of the defaulting State.

4. A State whose lines have been deleted from the list in the circumstances set out in paragraph 2 above can only have them reinstated in respect of international transport by prior payment of the amounts outstanding for the years concerned with interest thereon at five per cent as from the end of the sixth month following the date on which the Central Office first requested payment of the contribution due.

Article 3. 1. The Central Office shall publish a monthly bulletin containing all the information necessary for the implementation of the Convention and, in particular, announcements relating to the list of railway lines and other transport services and to articles not acceptable for carriage or acceptable only under certain conditions. The Office shall also publish studies in the bulletin as it may think fit.

2. The bulletin shall be printed in French and German. A copy shall be sent free to each Contracting State and to each transport administration concerned. Further copies may be obtained at a price fixed by the Central Office.

Article 4. 1. Overdue bills and accounts in respect of international transport may be forwarded to the Central Office by the creditor enterprise with a request for its assistance in securing payment. The Central Office shall then formally call upon the debtor enterprise to pay the sum due or state the reasons for its failure to do so.

2. If the Central Office considers that the grounds for refusal are adequate, it shall advise the parties to have recourse to the competent court or, if the parties so request, to the arbitration tribunal provided for in article 61 of the Convention (Annex IV).

3. If the Central Office considers that the whole or part of the sum is properly due it may, after taking expert advice, call upon the debtor enterprise to pay the whole or part of the debt, as the case may be, to the Central Office; the sum so paid shall be retained until the competent court or the arbitration tribunal provided for in article 61 of the Convention (Annex IV) has decided the case.

4. If its directions are not complied with within fifteen days the Central Office shall address a further notice to the debtor enterprise and draw attention to the consequences of noncompliance.

5. If no response has been received within ten days after such further notice, the Central Office shall notify the Contracting State to which the transport belongs of the action taken and the grounds therefore and request the State to consider what further action should be taken and, in particular, whether the lines of the debtor enterprise should remain on the list.

6. If the State to which the debtor enterprise belongs either declares that, notwithstanding the default, it is not prepared to have the lines of the enterprise deleted from the list, or fails to reply to the Central Office communication within a period of six weeks, that State shall be deemed to have agreed to guarantee the solvency of the enterprise in respect of debts arising out of international transport.

Article 5. Fees shall be charged to cover the expenses of the activities set out in article 58 (1) (d) to (f) of the Convention. The amount of such fees shall be determined by the Administrative Committee on the advice of the Central Office.]

[A N N E X I I I
(Article 68 (3))

RULES RELATING TO THE REVIEW COMMISSION

Article 1. The Governments of the Contracting States shall forward their proposals relating to matters within the competence of the Commission to the Central Office for International Railway Transport, which shall immediately communicate them to the other Contracting States.

Article 2. The Central Office shall invite the Commission to meet whenever it becomes necessary to do so or at the request of at least five Contracting States.

Every Contracting State shall be notified two months in advance of meetings of the Commission. The notice shall state precisely the questions which have been proposed for inclusion in the agenda.

Article 3. All Contracting States may take part in the work of the Commission.

A State may arrange to be represented by another State; no State may, however, represent more than two other States.

Each State shall bear the cost of its representation.

Article 4. The Central Office shall report and advise upon the questions to be dealt with and shall provide the secretariat for the Commission.

The Director and Deputy Director of the Central Office shall attend the meetings of the Commission in an advisory capacity.

Article 5. With the agreement of the majority of the Contracting States, the Central Office shall invite to attend meetings of the Commission, in an advisory capacity, representatives of:

(a) Non-Contracting States;

(b) Intergovernmental organizations which are concerned with transport matters (the invitation to be on a reciprocal basis);

(c) International non-governmental organizations dealing with transport (the invitation to be on a reciprocal basis).

Article 6. The Commission shall be duly constituted when one-third of the Contracting States are represented.

Article 7. The Commission shall appoint a chairman and one or two vice-chairmen for each session.

Article 8. The proceedings shall be in French and German. The substance of the remarks of members of the Commission shall immediately be translated *viva voce*. The text of proposals and of statements by the chairman shall be translated in full.

Article 9. Voting shall take place by delegation and, on request, by roll-call; each delegation of a Contracting State represented at the meeting shall have one vote.

A proposal shall not be adopted unless:

- (a) Not less than half of the delegations represented on the Commission have voted on it;
- (b) It has obtained a majority of the votes cast, not including abstentions.

Article 10. The minutes of meetings shall summarize the proceedings in the two languages.

Proposals and decisions must appear verbatim in the minutes in both languages. In the event of discrepancies between the French and German versions of the minutes relating to decisions, the French text shall be the authentic text.

The minutes shall be circulated to members as soon as possible.

If the minutes cannot be approved during the session, members shall send to the secretariat within a reasonable time any necessary amendments.

Article 11. To facilitate its work, the Commission may set up sub-committees. They may also set up sub-committees for the purpose of preparing specified matters for a subsequent session.

Each sub-committee shall appoint a chairman, a vice-chairman and, if need be, a rapporteur. Otherwise the provisions of articles I to 5 and 8 to 10 of this Annex shall apply to the sub-committees with any necessary modifications.]

ANNEX IV (Article 61)

RULES FOR ARBITRATION

Article 1. NUMBER OF ARBITRATORS

Arbitration tribunals set up to deal with disputes other than those between States shall be composed of one, three or five arbitrators as the reference may determine.

Article 2. SELECTION OF ARBITRATORS

1. A panel of arbitrators shall be established. Each Contracting State may nominate not more than two of its nationals, who are specialists in international transport law, for inclusion in the panel of arbitrators which shall be established and kept up to date by the Swiss Government.

2. If the reference provides for a sole arbitrator, he shall be selected by agreement between the parties.

If the reference provides for three or five arbitrators, each party shall select one or two arbitrators as the case may be.

The arbitrators so selected shall then select, by agreement, the third or fifth arbitrator, as the case may be, who shall be president of the arbitration tribunal.

If the parties cannot agree on the selection of a sole arbitrator or if the arbitrators nominated by the parties cannot agree on the nomination of the third or fifth arbitrator, as the case may be, the arbitration tribunal shall be completed by the appointment of an arbitrator nominated by the President of the Swiss Federal Tribunal at the request of the Central Office.

The arbitration tribunal shall be composed of persons drawn from the panel referred to in paragraph 1 above. Where, however, the reference provides for five arbitrators, each party may select one arbitrator who is not on the panel.

3. A sole arbitrator, or the third or fifth arbitrator, must be of a nationality other than that of either party.

The intervention in the dispute of a third party shall not affect in any way the composition of the arbitration tribunal.

Article 3. REFERENCE

The parties having recourse to arbitration shall draw up a reference which shall, in particular, specify:

- (a) The subject matter of the dispute set out as precisely and clearly as possible;
- (b) The composition of the tribunal and the period allowed for the nomination of the arbitrator or arbitrators;
- (c) The place where the tribunal is to sit.

The reference shall be sent to the Central Office before proceedings can be opened.

Article 4. PROCEDURE

The arbitration tribunal shall itself decide the procedure to be followed but, in particular, shall have regard to the following provisions:

- (a) The arbitration tribunal may only enquire into and determine matters referred to it on the basis of the material submitted by the parties, but this limitation shall not apply when the tribunal is called upon to decide a question of law;
- (b) The tribunal may not award more than the claimant has claimed or anything of a different nature, nor may it award less than the defendant has acknowledged as due;
- (c) The arbitration award, setting forth the reasons for the decision, shall be drawn up by the tribunal and notified to the parties through the Central Office;
- (d) Unless the law of the place where the tribunal is sitting otherwise provides, the arbitration award cannot be impeached except for the correction by the tribunal of any error on the face of the award or on grounds that the award is a nullity.

Article 5. REGISTRAR

The Central Office shall perform the duties of registrar to the arbitration tribunal.

Article 6. COSTS

The tribunal shall determine in its award the amount of costs and expenses, including the fees of the arbitrators, and which of the parties shall bear them or how they shall be apportioned between the parties.

RESERVATIONS AND DECLARATIONS MADE UPON ACCESSION

RÉSERVES ET DÉCLARATIONS FAITES LORS DE L'ADHÉSION

FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY

RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE

[TRANSLATION — TRADUCTION]

[For the text of the declaration, see vol. 1100, p. 338.]

[Pour le texte de la déclaration, voir vol. 1099, p. 345.]

IRAQ

IRAQ

[For the text of the reservation and declaration, see vol. 1100, p. 338.]

[TRANSLATION — TRANSLATION]
[Pour le texte de la réserve et de la déclaration, voir vol. 1099, p. 345.]

IRELAND

IRLANDE

[For the text of the reservation and declaration, see vol. 1100, p. 338.]

[TRANSLATION — TRANSLATION]
[Pour le texte de la réserve et de la déclaration, voir vol. 1099, p. 345.]

SYRIAN ARAB REPUBLIC

RÉPUBLIQUE ARABE SYRIENNE

[TRANSLATION — TRADUCTION]

[For the text of the reservation, see vol. 1100, p. 338.]

[Pour le texte de la réserve, voir vol. 1099, p. 345.]

PROCOLE ADDITIONNEL¹ AUX CONVENTIONS INTERNATIONALES
CONCERNANT LE TRANSPORT PAR CHEMINS DE FER DES MAR-
CHANDISES (CIM)² ET DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES (CIV)³,
SIGNÉES À BERNE LE 25 FÉVRIER 1961

[*Pour le texte du Protocole additionnel, voir vol. 1099, p. 3.*]

¹ Pour la date d'entrée en vigueur du Protocole additionnel et la date des ratifications, demandes d'adhésion et notifications d'application par voie de législation interne, voir vol. 1099, p. 3.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1099, p. 3.

³ Voir p. 3 du présent volume.

[OFFICIAL ENGLISH TRANSLATION¹ — TRADUCTION ANGLAISE OFFICIELLE²]

ADDITIONAL PROTOCOL³ TO THE INTERNATIONAL CONVENTIONS
CONCERNING THE CARRIAGE OF GOODS BY RAIL (CIM)⁴ AND THE
CARRIAGE OF PASSENGERS AND LUGGAGE BY RAIL (CIV),⁵
SIGNED AT BERNE ON THE 25th FEBRUARY, 1961

[For the text of the Additional Protocol, see vol. 1100, p. 3.]

¹ Translation supplied by the Government of the United Kingdom.

² Traduction fournie par le Gouvernement du Royaume-Uni.

³ For date of entry into force of the Additional Protocol and date of deposit of the relevant instruments of ratification, applications for accession and notifications of application by internal legislation, see vol. 1100, p. 3.

⁴ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1100, p. 3.

⁵ See p. 2 of this volume.

RESERVATIONS AND DECLARATIONS MADE UPON ACCESSION

FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY

[TRANSLATION — TRADUCTION]

[For the text of the declaration, see vol. 1100, p. 338.]

IRELAND

[For the text of the reservation and declaration, see vol. 1100, p. 338.]

SYRIAN ARAB REPUBLIC

[TRANSLATION — TRADUCTION]

[For the text of the reservation, see vol. 1100, p. 338.]

RÉSERVES ET DÉCLARATIONS FAITES LORS DE L'ADHÉSION**RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE**

[Pour le texte de la déclaration, voir vol. 1099, p. 345.]

IRLANDE

[TRADUCTION — TRANSLATION]

[Pour le texte de la réserve et de la déclaration, voir vol. 1099, p. 345.]

RÉPUBLIQUE ARABE SYRIENNE

[Pour le texte de la réserve, voir vol. 1099, p. 345.]

PROTOCOLE A¹ ÉTABLI PAR LA CONFÉRENCE DIPLOMATIQUE RÉUNIE EN VUE DE LA MISE EN VIGUEUR DES CONVENTIONS INTERNATIONALES DU 25 FÉVRIER 1961 CONCERNANT LE TRANSPORT PAR CHEMINS DE FER DES MARCHANDISES (CIM)² ET DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES (CIV)³

[*Pour le texte du Protocole A, voir vol. 1099, p. 3.*]

¹ Pour la date d'entrée en vigueur et la date des signatures définitives et des ratifications, voir vol. 1099, p. 3.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1099, p. 3.

³ Voir p. 3 du présent volume.

[OFFICIAL ENGLISH TRANSLATION¹ — TRADUCTION ANGLAISE OFFICIELLE²]

PROTOCOL A³ DRAWN UP BY THE DIPLOMATIC CONFERENCE CONVENED WITH A VIEW TO BRINGING INTO FORCE THE INTERNATIONAL CONVENTIONS OF 25th FEBRUARY, 1961, CONCERNING THE CARRIAGE OF GOODS BY RAIL (CIM)⁴ AND THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND LUGGAGE BY RAIL (CIV)⁵

[For the text of Protocol A, see vol. 1100, p. 3.]

¹ Translation supplied by the Government of the United Kingdom.

² Traduction fournie par le Gouvernement du Royaume-Uni.

³ For the date of entry into force and the date of definitive signatures and ratifications, see vol. 1100, p. 3.

⁴ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1100, p. 3.

⁵ See p. 2 of this volume.

PROTOCOLE B¹ ÉTABLI PAR LA CONFÉRENCE DIPLOMATIQUE RÉUNIE EN VUE DE LA MISE EN VIGUEUR DES CONVENTIONS INTERNATIONALES DU 25 FÉVRIER 1961 CONCERNANT LE TRANSPORT PAR CHEMINS DE FER DES MARCHANDISES (CIM)² ET DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES (CIV)³

[Pour le texte du Protocole B, voir vol. 1099, p. 3.]

¹ Pour la date d'entrée en vigueur et la date des signatures définitives et des ratifications, voir vol. 1099, p. 3.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1099, p. 3.

³ Voir p. 3 du présent volume.

[OFFICIAL ENGLISH TRANSLATION¹ — TRADUCTION ANGLAISE OFFICIELLE²]

PROTOCOL B³ DRAWN UP BY THE DIPLOMATIC CONFERENCE CONVENED WITH A VIEW TO BRINGING INTO FORCE THE INTERNATIONAL CONVENTIONS OF 25th FEBRUARY, 1961, CONCERNING THE CARRIAGE OF GOODS BY RAIL (CIM)⁴ AND THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND LUGGAGE BY RAIL (CIV)⁵

[For the text of Protocol B, see vol. 1100, p. 3.]

¹ Translation supplied by the Government of the United Kingdom.

² Traduction fournie par le Gouvernement du Royaume-Uni.

³ For the date of entry into force and the date of definitive signatures and ratifications, see vol. 1100, p. 3.

⁴ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1100, p. 3.

⁵ See p. 2 of this volume.

ABROGATION DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DU 25 FÉVRIER
1961 CONCERNANT LE TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES BA-
GAGES PAR CHEMINS DE FER (CIV)¹

(Note du Secrétariat)

Le Gouvernement suisse a enregistré le 8 août 1978 la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) conclue à Berne le 7 février 1970².

La mise en vigueur, le 1^{er} janvier 1975, de cette nouvelle Convention emporte l'abrogation, à compter de cette même date, de la Convention antérieure CIV en date du 25 février 1961, même à l'égard des Etats contractants qui ne ratifieraient pas la Convention nouvelle, et ce conformément au paragraphe 2 de l'article 68 de la Convention CIV du 25 février 1961.

(8 août 1978)

¹ Voir p. 3 du présent volume.

² Voir p. 341 du présent volume.

TERMINATION OF THE INTERNATIONAL CONVENTION OF 25 FEBRUARY 1961 CONCERNING THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND LUGGAGE BY RAIL (CIV)¹

(Note by the Secretariat)

The Government of Switzerland registered on 8 August 1978 the International Convention concerning the carriage of passengers and luggage by rail (CIV) concluded at Berne on 7 February 1970.²

Upon the coming into force, on 1 January 1975, of this latter Convention, the preceding CIV Convention of 25 February 1961 was rendered void as of that date, even in respect of Contracting States which do not ratify the new Convention, in accordance with article 68 (2) of the CIV Convention of 25 February 1961.

(8 August 1978)

¹ See p. 2 of this volume.

² See p. 340 of this volume.

MULTILATERAL

Additional Convention to the International Convention concerning the carriage of passengers and luggage by rail (CIV) of 25 February 1961¹ relating to the liability of the railway for death of and personal injury to passengers. Concluded at Berne on 26 February 1966

Protocol A drawn up by the Extraordinary Conference convened to designate the members of the Administrative Committee of the Central Office for International Railway Transport and to adopt the above-mentioned Additional Convention of 26 February 1966 to the (CIV) Convention of 25 February 1961. Concluded at Berne on 26 February 1966

Protocol I drawn up by the Diplomatic Conference convened to bring into force the above-mentioned Additional Convention to the (CIV) Convention of 25 February 1961 and its related Protocol B, both signed at Berne on 26 February 1966. Concluded at Berne on 22 October 1971

Protocol II drawn up by the Diplomatic Conference convened to bring into force definitively the above-mentioned Protocol A of 26 February 1966 concerning the increase in the number of members of the Administrative Committee of the Central Office for International Railway Transport. Concluded at Berne on 22 October 1971

¹ See p. 2 of this volume.

MULTILATÉRAL

Convention additionnelle à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961¹ relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures des voyageurs. Conclue à Berne le 26 février 1966

Protocole A établi par la Conférence extraordinaire réunie en vue de désigner les membres du Comité administratif de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer et d'adopter la Convention additionnelle susmentionnée du 26 février 1966 à la Convention (CIV) du 25 février 1961. Conclu à Berne le 26 février 1966

Protocole I établi par la Conférence diplomatique réunie en vue de la mise en vigueur de la Convention additionnelle susmentionnée à la Convention (CIV) du 25 février 1961, et du Protocole B s'y rapportant, signés à Berne le 26 février 1966. Conclu à Berne le 22 octobre 1971

Protocole II établi par la Conférence diplomatique réunie en vue de la mise en vigueur définitive du Protocole A susmentionné du 26 février 1966 concernant l'augmentation du nombre des membres du Comité administratif de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer. Conclu à Berne le 22 octobre 1971

¹ Voir p. 3 du présent volume.

No. 16899 (*continued*)

Protocol B drawn up by the Extraordinary Conference convened to appoint the members of the Administrative Committee of the Central Office for International Railway Transport and to adopt the above-mentioned Additional Convention of 26 February 1966 to the (CIV) Convention of 25 February 1961. Concluded at Berne on 26 February 1966

Protocol II drawn up by the Diplomatic Conference convened with a view to bringing into force the International Conventions concerning the carriage of goods by rail (CIM)¹ and the carriage of passengers and luggage by rail (CIV)² of 7 February 1970 concerning the extension of the period of validity of the above-mentioned Additional Convention to the CIV of 1961. Concluded at Berne on 9 November 1973

Authentic texts: French.

Registered by Switzerland on 8 August 1978.

¹ See p. 164 of this volume.

² See p. 340 of this volume.

N° 16899 (suite)

Protocole B établi par la Conférence extraordinaire réunie en vue de désigner les membres du Comité administratif de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer et d'adopter la Convention additionnelle susmentionnée du 26 février 1966 à la Convention (CIV) du 25 février 1961. Concln à Berne le 26 février 1966

Protocole II établi par la Conférence diplomatique réunie en vne de la mise en vigueur des Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM)¹ et des voyageurs et des bagages (CIV)² du 7 février 1970 concernant la prolongation de la durée de validité de la Convention additionnelle susmentionnée à la CIV de 1961. Conclu à Berne le 9 novembre 1973

Textes authentiques : français.

Enregistrés par la Suisse le 8 août 1978.

¹ Voir p. 165 du présent volume.

² Voir p. 341 du présent volume.

CONVENTION ADDITIONNELLE¹ À LA CONVENTION INTERNATIONALE CONCERNANT LE TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES PAR CHEMINS DE FER (CIV) DU 25 FÉVRIER 1961², RELATIVE À LA RESPONSABILITÉ DU CHEMIN DE FER POUR LA MORT ET LES BLESSURES DE VOYAGEURS³

Les plénipotentiaires soussignés,

Ayant reconnu l'utilité d'une unification des règles de responsabilité du chemin de fer pour les dommages survenus au cours d'un transport international et résultant de la mort, des blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou mentale d'un voyageur, ainsi que de l'avarie ou de la perte des objets qu'il avait avec lui.

Ont résolu de compléter par une Convention additionnelle la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961²,

Et sont convenus des articles suivants :

Article premier. CHAMP D'APPLICATION

§ 1. La présente Convention règle la responsabilité du chemin de fer pour les dommages causés aux voyageurs par un accident survenu sur le territoire d'un Etat partie à la présente Convention. Au sens de la présente Convention, on entend par «voyageurs» :

¹ Entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1973 à l'égard des Etats suivants, au nom desquels un instrument de ratification ou d'adhésion avait été déposé auprès du Gouvernement suisse, soit à la date fixée par le Protocole I du 22 octobre 1971 établi par la Conférence diplomatique réunie en vue de la mise en vigueur de ladite Convention additionnelle et de son Protocole B s'y rapportant après que 15 instruments de ratification eurent été déposés auprès du Gouvernement suisse, conformément à l'article 25 de ladite Convention additionnelle :

<i>Etat</i>	<i>Date du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion (a)</i>	<i>Etat</i>	<i>Date du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion (a)</i>
Algérie	4 février 1969 <i>a</i>		
Belgique	14 octobre 1968	ragraphe 2 de l'article 1.)	
Bulgarie	21 octobre 1971	Pays-Bas	9 mai 1967
(Avec la réserve prévue par le par-		(Pour le territoire européen des	
ragraphe 2 de l'article 1.)		Pays-Bas.)	
Danemark	23 février 1967	Pologne	25 février 1971
(Avec la réserve prévue par le pa-		(Avec la réserve prévue par le pa-	
ragraphe 2 de l'article 1.)		ragraphe 2 de l'article 1.)	
Espagne	4 août 1967	Portugal	20 octobre 1971
Finlande	28 août 1970	(Avec la réserve prévue par le pa-	
(Avec la réserve prévue par le pa-		ragraphe 2 de l'article 1.)	
ragraphe 2 de l'article 1.)		République arabe syrienne	9 décembre 1968
France	8 février 1968	Royaume-Unie de Grande-Bretagne et	<i>a</i>
Iraq	26 octobre 1968 <i>a</i>	d'Irlande du Nord	17 novembre 1972
(Avec la réserve prévue par le pa-		Suisse	21 janvier 1969
ragraphe 2 de l'article 1.)		Tchécoslovaquie	14 novembre 1966
Liechtenstein	5 octobre 1967	(Avec la réserve prévue par le pa-	
Luxembourg	20 mai 1970	ragraphe 2 de l'article 1.)	
Norvège	16 août 1971	Turquie	17 juillet 1970
(Avec la réserve prévue par le pa-		Yougoslavie	17 juillet 1967

(Suite à la page 87)

a) Les voyageurs dont le transport est régi par la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961,

b) Les convoyeurs des envois effectués conformément à la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) du 25 février 1961¹.

§ 2. Chaque Etat contractant pourra, au moment où il signe la présente Convention ou dépose son instrument de ratification ou d'adhésion, déclarer qu'il se réserve le droit de ne pas appliquer la présente Convention aux voyageurs victimes d'accidents survenus sur son territoire, lorsque ceux-ci sont ses ressortissants ou des personnes ayant leur résidence habituelle dans cet Etat.

Article 2. ETENDUE DE LA RESPONSABILITÉ

§ 1. Le chemin de fer est responsable des dommages résultant de la mort, des blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou mentale d'un voyageur causées par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans les véhicules, qu'il y entre ou qu'il en sort.

(Suite de la note 1 de la page 86)

Par la suite, la Convention est entrée en vigueur à l'égard des Etats suivants un mois après la notification par le Gouvernement suisse du dépôt des instruments de ratification ou d'adhésion, conformément aux articles 25 et 26 de la Convention additionnelle :

Etat	Date du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion (a)	Etat	Date du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion (a)
Autriche	2 juillet 1969	Avec déclaration aux termes de laquelle la Convention additionnelle sera également applicable à Berlin-Ouest à compter de la date de son entrée en vigueur pour la République fédérale d'Allemagne.)	
(Avec effet au 7 septembre 1973*. Avec la réserve prévue par le paragraphe 2 de l'article 1.)			
République démocratique allemande	1 ^{er} avril 1973 a	Tunisie	27 août 1974
(Avec effet au 1 ^{er} mai 1973. Avec la réserve prévue par le paragraphe 2 de l'article 1.)		(Avec effet au 1 ^{er} novembre 1974. Avec la réserve prévue par le paragraphe 2 de l'article 1.)	
Hongrie	8 août 1973 a	Irlande	1 ^{er} novembre 1974 a
(Avec effet au 7 octobre 1973. Avec la réserve prévue par le paragraphe 2 de l'article 1.)		(Avec effet au 19 décembre 1974.)	
Maroc	28 juin 1973	Roumanie	27 novembre 1974
(Avec effet au 1 ^{er} septembre 1973).		(Avec effet au 1 ^{er} janvier 1975. Avec la réserve prévue par le paragraphe 2 de l'article 1.)	
Grèce	5 novembre 1973 a	Italie	30 mars 1976
(Avec effet au 23 décembre 1973. Avec la réserve prévue par le paragraphe 2 de l'article 1.)		(Avec effet au 1 ^{er} juillet 1976.)	
Allemagne, République fédérale d'***	28 mai 1974 a	Iran	31 mars 1977 a
(Avec effet au 29 juin 1974.)		(Avec effet au 7 mai 1977.)	
		Suède	21 mai 1976 a
		(Avec effet au 28 juin 1976.)	

* Date du dépôt de l'instrument de ratification du Protocole I du 22 octobre 1971.

** Voir p. 106 du présent volume pour le texte de la déclaration faite lors de l'adhésion.

2 Voir p. 3 du présent volume.

3 Le titre de cette Convention a été modifié par le Protocole II du 9 novembre 1973 comme suit : Convention additionnelle à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemin de fer (CIV) du 7 février 1970, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures des voyageurs.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1099, p. 3.

Le chemin de fer est, en outre, responsable des dommages résultant de l'avarie ou de la perte totale ou partielle des objets que le voyageur victime d'un tel accident avait, soit sur lui, soit avec lui comme colis à main, y compris les animaux.

§ 2. Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité si l'accident a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation que le chemin de fer, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3. Le chemin de fer est déchargé en tout ou en partie de cette responsabilité dans la mesure où l'accident est dû à une faute du voyageur ou à un comportement de celui-ci qui n'est pas conforme à la conduite normale des voyageurs.

§ 4. Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité si l'accident est dû au comportement d'un tiers que le chemin de fer, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier.

Si la responsabilité du chemin de fer n'est pas exclue selon l'alinéa précédent, le chemin de fer répond pour le tout dans les limites de la présente Convention et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.

§ 5. La présente Convention n'affecte pas la responsabilité qui peut incomber au chemin de fer pour les cas non prévus au § 1.

§ 6. Le «chemin de fer responsable» au sens de la présente Convention est celui qui, d'après la liste des lignes prévue à l'article 59 de la CIV, exploite la ligne sur laquelle l'accident s'est produit. S'il y a, d'après la liste mentionnée, coexploitation par deux chemins de fer, chacun de ces chemins de fer est responsable.

Article 3. DOMMAGES-INTÉRÊTS EN CAS DE MORT DU VOYAGEUR

§ 1. En cas de mort du voyageur, les dommages-intérêts comprennent :

- a) Les frais nécessaires consécutifs au décès, notamment ceux du transport du corps, d'inhumation et d'incinération;
- b) Si la mort n'est pas survenue immédiatement, les dommages-intérêts définis à l'article 4.

§ 2. Si, par la mort du voyageur, des personnes envers lesquelles il avait ou aurait eu à l'avenir une obligation alimentaire, en vertu de la loi, sont privées de leur soutien, il y a également lieu de les indemniser de cette perte. L'action en dommages-intérêts des personnes dont le voyageur assumait l'entretien sans y être tenu par la loi reste soumise au droit national.

Article 4. DOMMAGES-INTÉRÊTS EN CAS DE BLESSURES DU VOYAGEUR

En cas de blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou mentale du voyageur, les dommages-intérêts comprennent :

- a) Les frais nécessaires, notamment ceux de traitement et de transport;
- b) La réparation du préjudice causé, soit par l'incapacité de travail totale ou partielle, soit par l'accroissement des besoins.

Article 5. RÉPARATION D'AUTRES PRÉJUDICES

Le droit national détermine si et dans quelle mesure le chemin de fer est tenu à verser des dommages-intérêts pour des préjudices autres que ceux prévus aux articles 3 et 4, notamment les préjudices moral et physique (*pretium doloris*) et esthétique.

Article 6. FORME ET LIMITATION DES DOMMAGES-INTÉRÊTS EN CAS DE MORT OU DE BLESSURES DU VOYAGEUR

§ 1. Les dommages-intérêts prévus à l'article 3, § 2, et à l'article 4, lettre b), doivent être alloués sous forme de capital; toutefois, si le droit national permet l'allocation

d'une rente, ils sont alloués sous cette forme lorsque le voyageur lésé ou les ayants droit désignés à l'article 3, § 2, le demandent.

§ 2. Le montant des dommages-intérêts à allouer en vertu du § 1 est déterminé selon le droit national. Toutefois, pour l'application de la présente Convention, il est fixé une limite maximale de 200 000 francs en capital ou en rente annuelle correspondant à ce capital, pour chaque voyageur, dans le cas où le droit national prévoit une limite maximale d'un montant inférieur.

Article 7. LIMITATION DES DOMMAGES-INTÉRÊTS EN CAS D'AVARIE OU DE PERTE D'OBJETS

Quand, en vertu des dispositions de la présente Convention, des dommages-intérêts pour avarie ou pour perte totale ou partielle des objets que le voyageur victime d'un accident avait, soit sur lui, soit avec lui comme colis à main, y compris les animaux, sont mis à la charge du chemin de fer, il peut être réclamé la réparation du dommage, jusqu'à concurrence de 2 000 francs par voyageur.

Article 8. MONTANT DES DOMMAGES-INTÉRÊTS EN CAS DE DOL OU DE FAUTE LOURDE

Les dispositions des articles 6 et 7 de la présente Convention ou celles prévues par le droit national qui limitent à un montant déterminé les indemnités ne s'appliquent pas si le dommage résulte d'un dol ou d'une faute lourde du chemin de fer.

Article 9. INTÉRÊTS ET RESTITUTION DES INDEMNITÉS

§ 1. L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, qui sont calculés à raison de cinq pour cent l'an. Ces intérêts courent du jour de la réclamation administrative ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice. Toutefois, pour les indemnités dues en vertu des articles 3 et 4, les intérêts ne courent que du jour où les faits qui ont servi à la détermination de leur montant se sont produits, si ce jour est postérieur à celui de la réclamation ou de la demande en justice.

§ 2. Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

Article 10. INTERDICTION DE LIMITER LA RESPONSABILITÉ

Les dispositions tarifaires et les accords particuliers conclus entre le chemin de fer et le voyageur, qui tendent à exonérer d'avance, totalement ou partiellement, le chemin de fer de sa responsabilité en vertu de la présente Convention, ou qui ont pour effet de renverser le fardeau de la preuve incombant au chemin de fer, ou qui établissent des limites inférieures à celles qui sont fixées à l'article 6, § 2, et à l'article 7, sont nuls de plein droit. Cette nullité n'entraîne toutefois pas celle du contrat de transport, qui reste soumis aux dispositions de la CIV et de la présente Convention.

Article 11. RESPONSABILITÉ DU CHEMIN DE FER POUR SES AGENTS

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

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

Article 12. EXERCICE D' ACTIONS NON PRÉVUES PAR LA PRÉSENTE CONVENTION

Dans le cas prévu à l'article 2, § 1, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le chemin de fer que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.

Il en est de même pour toute action exercée contre les personnes dont le chemin de fer répond en vertu de l'article 11.

Article 13. RÉCLAMATIONS ADMINISTRATIVES

§ 1. Les réclamations en dommages-intérêts en vertu de la présente Convention sont facultatives; elles peuvent être présentées à l'un des chemins de fer suivants, pour autant qu'il ait son siège social sur le territoire d'un Etat partie à la dite Convention :

- 1° Le chemin de fer responsable; si d'après l'article 2, § 6, deux chemins de fer sont responsables, à l'un de ceux-ci;
- 2° Le chemin de fer de départ;
- 3° Le chemin de fer de destination;
- 4° Le chemin de fer du domicile ou de la résidence habituelle du voyageur.

§ 2. Les réclamations doivent être adressées par écrit. Les pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à sa réclamation doivent être présentées soit en originaux, soit en copies, celles-ci dûment légalisées si le chemin de fer le demande.

Article 14. CHEMIN DE FER CONTRE LEQUEL L'ACTION JUDICIAIRE PEUT ÊTRE EXERCÉE

L'action judiciaire en dommages-intérêts fondée sur la présente Convention ne peut être exercée que contre le chemin de fer responsable.

En cas de coexploitation par deux chemins de fer, le demandeur a le choix entre ceux-ci. Ce droit d'option s'éteint dès que l'action est intentée contre l'un d'eux.

Article 15. COMPÉTENCE

Les actions judiciaires fondées sur la présente Convention ne peuvent être intentées que devant le juge compétent de l'Etat sur le territoire duquel l'accident du voyageur s'est produit, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

Article 16. EXTINCTION DES ACTIONS

§ 1. L'ayant droit perd son droit d'action s'il ne signale pas l'accident du voyageur, dans les trois mois à compter de la connaissance du dommage, à l'un des chemins de fer auxquels une réclamation administrative peut être présentée selon l'article 13.

Lorsque l'accident est signalé verbalement par l'ayant droit, attestation de cet avis verbal doit lui être délivrée par le chemin de fer auquel l'accident a été signalé.

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

- a) Si, dans le délai prévu au § 1, l'ayant droit a présenté une réclamation administrative auprès de l'un des chemins de fer désignés à l'article 13, § 1;
- b) Si l'ayant droit fournit la preuve que l'accident a eu pour cause une faute du chemin de fer;
- c) Si l'accident n'a pas été signalé, ou a été signalé en retard, à la suite de circonstances qui ne sont pas imputables à l'ayant droit;
- d) Si, pendant le délai mentionné au § 1, le chemin de fer responsable, ou, si d'après l'art. 2, § 6, deux chemins de fer sont responsables, l'un de ceux-ci, a eu connaissance de l'accident du voyageur par une autre voie.

Article 17. PRESCRIPTION DES ACTIONS

§ 1. Les actions en dommages-intérêts fondées sur la présente Convention sont prescrites :

- a) Pour la victime, par trois ans à compter du lendemain de l'accident;
- b) Pour les autres ayants droit, par trois ans à compter du lendemain du décès de la victime, sans que ce délai puisse toutefois dépasser cinq ans à compter du lendemain de l'accident.

§ 2. En cas de réclamation administrative adressée au chemin de fer conformément à l'article 13, les trois délais de prescription prévus au § 1 sont suspendus jusqu'au jour où le chemin de fer rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y étaient jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait.

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

§ 3. L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.

§ 4. Sous réserve des dispositions qui précèdent, la prescription est réglée par le droit national.

Article 18. DROIT NATIONAL

§ 1. A défaut de stipulations dans la présente Convention, le droit national est applicable.

§ 2. Pour l'application de cette Convention, on entend par «droit national» le droit de l'Etat sur le territoire duquel l'accident du voyageur s'est produit, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

Article 19. RÈGLES GÉNÉRALES DE PROCÉDURE

Pour tous les litiges auxquels donne lieu l'application de la présente Convention, la procédure à suivre est celle du juge compétent, sous réserve des dispositions contraires insérées dans cette Convention.

Article 20. EXÉCUTION DES JUGEMENTS. CAUTIONS

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

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

Les transactions conclues entre les parties devant le juge compétent, en vue de mettre fin à une contestation, et au sujet desquelles un procès-verbal a été dressé judiciairement, ont valeur de jugement.

§ 2. La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens ne peut être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur la présente Convention.

Article 21. UNITÉ MONÉTAIRE

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

Article 22. TRANSPORTS MIXTES

§ 1. Sous réserve de la disposition du § 2, la présente Convention n'est pas applicable aux dommages survenus pendant le transport sur des lignes de services automobiles ou de navigation inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 59 de la CIV.

§ 2. Toutefois, lorsque les véhicules ferroviaires sont transportés par ferry-boat, la présente Convention est applicable aux dommages visés à l'article 2, § 1, et causés

par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans les dits véhicules, qu'il y entre ou qu'il en sort.

Pour l'application du présent paragraphe, on entend par «Etat sur le territoire duquel l'accident s'est produit», l'Etat dont le ferry-boat bat le pavillon.

§ 3. Lorsque, par suite de circonstances exceptionnelles, le chemin de fer se trouve dans l'obligation d'interrompre provisoirement son exploitation et transporte ou fait transporter les voyageurs par un autre moyen de transport, il est responsable d'après le droit afférent à ce moyen de transport. Néanmoins, les dispositions des articles 13 à 17, 18, § 2, 19 et 20 de la présente Convention demeurent applicables.

Article 23. RESPONSABILITÉ EN CAS D'ACCIDENTS NUCLÉAIRES

Le chemin de fer est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu de la présente Convention, lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et que, en vertu des prescriptions spéciales en vigueur dans un Etat contractant réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

Article 24. SIGNATURE

La présente Convention demeure ouverte jusqu'au 1^{er} juillet 1966 à la signature des Etats qui ont été invités à se faire représenter à la Conférence tenue à Berne du 21 au 26 février 1966.

Article 25. RATIFICATION ET MISE EN VIGUEUR

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés le plus tôt possible auprès du Gouvernement suisse.

Lorsque la Convention aura été ratifiée par quinze Etats, le Gouvernement suisse se mettra en rapport avec les Gouvernements intéressés à l'effet de fixer avec eux la date d'entrée en vigueur.

Article 26. ADHÉSION

Si un Etat partie à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961, qui n'a pas signé la présente Convention, veut adhérer à celle-ci, il en informera le Gouvernement suisse, qui en donnera connaissance aux Etats contractants.

Toute adhésion produit ses effets un mois après la date à laquelle le Gouvernement suisse a donné connaissance de la demande aux Etats contractants.

Article 27. DURÉE ET RÉVISION

La présente Convention a la même durée que la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961; elle peut être révisée suivant la procédure prévue à l'article 68, § 1, de celle-ci et, éventuellement, lui être intégrée.

Article 28. TEXTES DE LA CONVENTION. TRADUCTIONS OFFICIELLES

La présente Convention a été conclue et signée en langue française selon l'usage diplomatique établi.

Au texte français sont joints un texte en langue allemande, un texte en langue anglaise et un texte en langue italienne, qui ont la valeur de traductions officielles.

En cas de divergence, le texte français fait foi.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé la présente Convention.

FAIT à Berne, le vingt-six février mil neuf cent soixante-six, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

Pour l'Autriche :

Dr. DUTKA
(Sous réserve de ratification)

Pour la Belgique :

ROTHSCHILD

Pour la Bulgarie :

DRAGOMIROV NIKOLOV

Pour le Danemark :

TH. JENSEN

Pour l'Espagne :

DE SANTA CRUZ INGUANZO

Pour la Finlande :

RAGNAR SMEDSLUND

Pour la France :

G. BONNEAU

Pour la Grèce :

Pour la Hongrie :

Pour l'Irak :

Pour l'Italie :

GIUSEPPE SANTONI-RUGIU

Pour le Liban :

M. FARAH

Pour le Liechtenstein :

BECK

Pour le Luxembourg :

EICHHORN

Pour le Maroc :

ABDEL KADER LARAQUI

Pour la Norvège :

N. A. JÖRGENSEN

Pour les Pays-Bas :

M. MOURIK

Pour la Pologne :

BATKOWSKI

Pour le Portugal :

Avec la réserve prévue au § 2 de l'article premier
R. TEIXEIRA GUERRA

Pour la Roumanie :

Avec la réserve prévue à l'article premier, paragr. 2
PAUL AUREL MATEESCU

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :

Pour la Suède :

Pour la Suisse :

SCHALLER

Pour la Syrie :

M. AL-MALLAH

Pour la Tchécoslovaquie :

Dr. VLADIMIR PEPRNÝ

Pour la Tunisie :

Avec la réserve de l'article premier, § 2
ZOUHIR CHELLI

Pour la Turquie :

KEMAL DEMIRER

Pour la Yougoslavie :

MARA RADIĆ

[OFFICIAL ENGLISH TRANSLATION¹ — TRADUCTION ANGLAISE OFFICIELLE²]

ADDITIONAL CONVENTION³ TO THE INTERNATIONAL CONVENTION CONCERNING THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND LUGGAGE BY RAIL (CIV) OF 25th FEBRUARY 1961⁴ RELATING TO THE LIABILITY OF THE RAILWAY FOR DEATH OF AND PERSONAL INJURY TO PASSENGERS⁵

The undersigned Plenipotentiaries;

Having recognised the advantage of unifying the rules of liability of the railway for damage resulting from death, personal injury or any other bodily or mental harm sustained by a passenger in the course of international carriage, as well as for damage to or loss of the articles which he has with him;

Have decided to supplement the International Convention concerning the Carriage of Passengers and Luggage by Rail (CIV) of the 25th February, 1961,⁴ by an Additional Convention, and

Have agreed upon the following Articles:

Article 1. FIELD OF APPLICATION

1. This Convention shall govern the liability of the railway for damage caused to passengers by an accident occurring on the territory of a State which is a party to this Convention. For the purposes of this Convention "passengers" means:

¹ Translation supplied by the Government of the United Kingdom.

² Traduction fournie par le Gouvernement du Royaume-Uni.

³ Came into force on 1 January 1973 in respect of the following States in whose name an instrument of ratification or accession had been deposited with the Government of Switzerland, i.e., on the date set by Protocol I of 22 October 1971 drawn up by the Diplomatic Conference which was convened with a view to bring into force the said Additional Convention and its related Protocol B after 15 instruments of ratification had been deposited with the Government of Switzerland, in accordance with article 25 of the said Additional Convention:

<i>State</i>	<i>Date of deposit of the instrument of ratification or accession (a)</i>	<i>State</i>	<i>Date of deposit of the instrument of ratification or accession (a)</i>
Algeria	4 February 1969 <i>a</i>	Luxembourg	20 May 1970
Belgium	14 October 1968	Netherlands	9 May 1967
Bulgaria	21 October 1971	(For the territory in Europe.)	
(With the reservation provided for in article 1 (2).)		Norway	16 August 1971
Czechoslovakia	14 November 1966	(With the reservation provided for in article 1 (2).)	
(With the reservation provided for in article 1 (2).)		Poland	25 February 1971
Denmark	23 February 1967	(With the reservation provided for in article 1 (2).)	
(With the reservation provided for in article 1 (2).)		Portugal	20 October 1971
Finland	28 August 1970	(With the reservation provided for in article 1 (2).)	
(With the reservation provided for in article 1 (2).)		Spain	4 August 1967
France	8 February 1968	Switzerland	21 January 1969
Iraq	26 October 1968 <i>a</i>	Syrian Arab Republic	9 December 1968
(With the reservation provided for in article 1 (2).)		Turkey	17 July 1970
Liechtenstein	5 October 1967	United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	17 November 1972 <i>a</i>
		Yugoslavia	17 July 1967

(Continued on page 97)

(a) Passengers carried in accordance with the International Convention concerning the Carriage of Passengers and Luggage by Rail (CIV) of 25th February, 1961;

(b) Attendants accompanying consignments of goods carried in accordance with the International Convention concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM) of 25th February, 1961.¹

2. Each Contracting State may, on signing this Convention or depositing its instrument of ratification or accession, declare that it reserves the right not to apply this Convention to passengers who are subjects of or persons having their usual place of residence in that State and who sustain an accident on its territory.

Article 2. EXTENT OF LIABILITY

1. The railway shall be liable for damage resulting from the death of, or personal injury or any other bodily or mental harm to, a passenger, caused by an accident arising out of the operation of the railway and happening while the passenger is in, entering or alighting from a train.

The railway shall also be liable for damage to or total or partial loss of any articles which the passenger who has sustained such an accident had either on him or with him as hand luggage, including any animals which he had with him.

2. The railway shall be relieved of liability if the accident has been caused by circumstances not connected with the operation of the railway and which the railway, in

(Footnote 3 continued from page 96)

Subsequently, the Convention came into force in respect of the following States one month after the notification by the Government of Switzerland of the deposit of the instruments of ratification or accession, in accordance with articles 25 and 26 of the Additional Convention:

State	Date of deposit of the instruments of ratification or accession (a)	State	Date of deposit of the instruments of ratification or accession (a)
✓ Austria	2 July 1969	ditional Convention will also be applicable to Berlin (West) from the date of its entry into force for the Federal Republic of Germany.)	
(With effect from 7 September 1973.* With the reservation pro- vided for in article 1 (2).)		✓ Tunisia	27 August 1974
✓ German Democratic Republic	1 April 1973 a	(With effect from 1 November 1974. With the reservation pro- vided for in article 1 (2).)	
(With effect from 1 May 1973. With the reservation provided for in article 1 (2).)		✓ Ireland	1 November 1974 a
✓ Hungary	8 August 1973 a	(With effect from 19 December 1974.)	
(With effect from 7 October 1973. With the reservation provided for in article 1 (2).)		✓ Romania	27 November 1974
✓ Morocco	28 June 1973	(With effect from 1 January 1975. With the reservation provided for in article 1 (2).)	
(With effect from 1 September 1973.)		✓ Italy	30 March 1976
✓ Greece	5 November 1973 a	(With effect from 1 July 1976.)	
(With effect from 23 December 1973. With the reservation pro- vided for in article 1 (2).)		✓ Iran	31 March 1977 a
✓ Germany, Federal Republic of**	28 May 1974 a	(With effect from 7 May 1977.)	
(With effect from 29 June 1974. With a declaration that the Ad-		✓ Sweden	21 May 1976 a
		(With effect from 28 June 1976.)	

* Date of deposit of the instrument of ratification of Protocol 1 of 22 October 1971.

** See p. 106 of this volume for the text of the declaration made upon accession.

⁴ See p. 2 of this volume.

⁵ The title of this Convention has been modified by Protocol 11 of 9 November 1973 to read as follows: Additional Convention to the International Convention concerning the carriage of passengers and luggage by rail (CIV) of 7 February 1970, relating to the liability of the railway for death of and personal injury to passengers.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1100, p. 3.

spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which it was unable to prevent.

3. The railway shall be relieved wholly or partly of liability to the extent that the accident is due to the passenger's wrongful act or neglect or to behaviour on his part not in conformity with the normal conduct of passengers.

4. The railway shall be relieved of liability if the accident is due to a third party's behaviour which the railway, in spite of taking the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which it was unable to prevent.

If the railway is not relieved of liability in accordance with the preceding subparagraph, the railway shall be wholly liable up to the limits laid down in this Convention, but without prejudice to any right of action which the railway may have against the third party.

5. This Convention shall not affect any liability which may be incurred by the railway in cases not provided for under paragraph 1.

6. For the purposes of this Convention, the "responsible railway" is that which, according to the list of lines provided for in Article 59 of CIV, operates the line on which the accident occurs. If, in accordance with the aforementioned list, there is joint operation of the line by two railways, each of them shall be liable.

Article 3. DAMAGES IN CASE OF DEATH OF THE PASSENGER

1. In the case of the death of the passenger the damages shall include:

- (a) Any necessary expenses following on the death, in particular the cost of transport of the body, burial and cremation;
- (b) If death does not occur at once, the damages defined in Article 4.

2. If, through the death of the passenger, persons towards whom he had, or would have had in the future, a legally enforceable duty to maintain are deprived of their support such persons shall also be indemnified for their loss. Rights of action for damages by persons whom the passenger was maintaining without being legally bound to do so shall be governed by national law.

Article 4. DAMAGES IN CASE OF PERSONAL INJURY TO THE PASSENGER

In the case of personal injury or any other bodily or mental harm to the passenger the damages shall include:

- (a) Any necessary expenses, in particular the cost of medical treatment and transport;
- (b) Compensation for loss due to total or partial incapacity to work, or to increased expenditure on his personal requirements necessitated by the injury.

Article 5. COMPENSATION FOR OTHER INJURIES

National law shall determine whether and to what extent the railway shall be bound to pay damages for injuries other than those for which there is provision in Articles 3 and 4, in particular for mental or physical pain and suffering (*pretium doloris*) and for disfigurement.

Article 6. FORM AND LIMIT OF DAMAGES IN CASE OF DEATH OF, OR PERSONAL INJURY TO THE PASSENGER

1. The damages under Article 3 (2) and Article 4 (b) shall be awarded in the form of a lump sum; however, if national law permits payment of an annuity, damages shall be awarded in this form if so requested by the injured passenger or the claimants designated in Article 3 (2).

2. The amount of damages to be awarded under paragraph 1 shall be determined in accordance with national law. However, in the event of the national law providing for a maximum limit of less than 200,000 francs, the limit per passenger shall, for the purposes of this Convention, be fixed at 200,000 francs in the form of a lump sum or of an annuity corresponding to that amount.

Article 7. LIMIT OF DAMAGES IN CASE OF DAMAGE TO
OR LOSS OF ARTICLES

When, under the provisions of this Convention, the railway is liable to pay damages for damage to, or for total or partial loss of any articles which the passenger who has sustained an accident had either on him or with him as hand luggage, including any animals which he had with him, compensation for the damage may be claimed up to the sum of 2,000 francs per passenger.

Article 8. AMOUNT OF DAMAGES IN CASE OF WILFUL MISCONDUCT
OR GROSS NEGLIGENCE

The provisions of Articles 6 and 7 of this Convention or those of the national law which limit compensation to a fixed amount shall not apply if the damage results from wilful misconduct or gross negligence of the railway.

Article 9. INTEREST AND REFUND OF COMPENSATION

The claimant shall be entitled to claim interest on compensation which shall be calculated at the rate of 5 per cent per annum. Such interest shall accrue from the date of the claim, or, if a claim has not been made, from the date on which legal proceedings are instituted, save that for compensation due under Articles 3 and 4, interest shall accrue only from the day on which the events relevant to its assessment occurred, if that day is later than the date of the claim or the date on which legal proceedings were instituted.

2. Any compensation improperly obtained shall be refunded.

Article 10. PROHIBITION OF LIMITATION OF LIABILITY

Any terms or conditions of carriage or special agreements concluded between the railway and the passenger which purport to exempt the railway in advance, either totally or partially, from liability under this Convention, or which have the effect of reversing the burden of proof resting on the railway, or which provide for limits lower than those laid down in Article 6 (2) and Article 7, shall be null and void. Such nullity shall not, however, avoid the contract of carriage which shall remain subject to the provisions of CIV and this Convention.

Article 11. LIABILITY OF RAILWAYS FOR THEIR SERVANTS

The railway shall be liable in respect of servants in its own employ and in respect of any other persons whom it employs to perform carriage for which it is responsible.

If, however, railway servants, at the request of a passenger, render services which the railway itself is under no obligation to render, they shall be deemed to act on behalf of the passenger to whom the services are rendered.

Article 12. BRINGING OF ACTIONS NOT WITHIN THE PROVISIONS
OF THIS CONVENTION

No action of any kind shall be brought against a railway in respect of its liability under Article 2 (1) of this Convention, except subject to the conditions and limitations laid down in this Convention.

The same shall apply to any action brought against persons for whom the railway is liable under Article 11.

Article 13. CLAIMS

1. The making of claims for damages under this Convention is not obligatory; they may be made against one of the following railways provided that it has its principal office on the territory of a State party to this Convention:

1. The railway responsible; if, in accordance with Article 2 (6), two railways are responsible, against one of them;
2. The railway of the place of departure;
3. The railway of the place of destination;
4. The railway of the place of the passenger's domicile or of his usual place of residence.

2. Claims shall be made in writing. The documents which a claimant thinks it advisable to attach to his claim shall be produced either in the original or by copies duly authenticated if the railway so requires.

Article 14. RAILWAY AGAINST WHICH AN ACTION MAY BE BROUGHT

An action for damages brought under this Convention shall only be brought against the responsible railway.

In the case of joint operation by two railways the claimant shall have a right of election as to which of the two railways he will sue. This right shall be extinguished as soon as an action has been instituted against one of them.

Article 15. JURISDICTION

Actions brought under this Convention may only be instituted in the competent court of the State on whose territory the accident to the passenger occurred, unless otherwise provided in agreements between States, or in any licence or other document authorising the operation of the railway concerned.

Article 16. EXTINCTION OF RIGHTS OF ACTION

1. A claimant shall lose his right of action if he does not give notice of the accident to a passenger to one of the railways to which a claim may be presented in accordance with Article 13 within three months of his becoming aware of the damage.

When notice of the accident is given orally by the claimant, confirmation of this oral notice must be delivered to the claimant by the railway to which the accident has been notified.

2. Nevertheless the right of action shall not be extinguished:
 - (a) If, within the period of time provided for in paragraph 1, the claimant has made a claim to one of the railways designated in Article 13 (1);
 - (b) If the claimant proves that the accident was caused by the wrongful act or neglect of the railway;
 - (c) If notice of the accident has not been given, or has been given late, as a result of circumstances for which the claimant is not responsible;
 - (d) If during the period of time specified in paragraph (1), the railway responsible—or one of the two railways if in accordance with Article 2 (6) two railways are responsible—knows of the accident to the passenger through other means.

Article 17. LIMITATION OF ACTIONS

1. The periods of limitation for actions for damages brought under this Convention shall be:

- (a) In the case of the passenger who has sustained an accident, three years from the day after the accident;

(b) In the case of other claimants, three years from the day after the death of the passenger, or five years from the day after the accident, whichever is the earlier.

2. When a claim is made to the railway in accordance with Article 13, the three periods of limitation provided for in paragraph 1 shall be suspended until such date as the railway rejects the claim by notification in writing, and returns the documents attached thereto. If part of the claim is admitted, the period of limitation shall start to run again only in respect of that part of the claim still in dispute. The burden of proof of the receipt of the claim or of the reply and of the return of the documents shall rest with the party relying upon these facts.

The running of the period of limitation shall not be suspended by further claims having the same object.

3. A right of action which has become barred by lapse of time may not be exercised even by way of counterclaim or set-off.

4. Subject to the foregoing provisions, the limitation of actions shall be governed by national law.

Article 18. NATIONAL LAW

1. In the absence of provisions in this Convention, national law shall apply.

2. For the purpose of this Convention, "national law" means the law of the State on whose territory the accident to the passenger occurs, including the rules relating to conflict of laws.

Article 19. GENERAL RULES OF PROCEDURE

In the case of legal proceedings arising out of the application of this Convention, the procedure to be followed shall be that of the competent court, subject to any provisions to the contrary in this Convention.

Article 20. EXECUTION OF JUDGMENTS. SECURITY FOR COSTS

1. Judgments entered by the competent court under the provisions of this Convention after trial, or by default, shall, when they have become enforceable under the law applied by that court, become enforceable in any of the other Contracting States as soon as the formalities required in the State concerned have been complied with. The merits of the case shall not be the subject of further proceedings.

The foregoing provisions shall not apply to interim judgments nor to awards of damages in addition to costs, against a plaintiff who fails in his action.

Settlements concluded between the parties before the competent court with a view to putting an end to a dispute, and which have been entered on the record of that court, shall have the force of a judgment of that court.

2. Security for costs shall not be required in proceedings arising out of the provisions of this Convention.

Article 21. MONETARY UNIT

The amounts stated in francs in this Convention shall be deemed to relate to the gold franc weighing 10/31 of a gramme and being of millesimal fineness 900.

Article 22. CARRIAGE BY MORE THAN ONE MODE OF TRANSPORT

1. Subject to the provisions of paragraph 2 of this Article, this Convention shall not apply to damage arising in the course of carriage by road services or shipping services included in the list of lines referred to in Article 59 of CIV.

2. However, where railway vehicles are carried by ferry, this Convention shall apply to damage referred to in Article 2 (1) and caused by an accident arising out of the

operation of the railway which happens while the passenger is in, entering or alighting from the said vehicles.

For the purpose of the application of this paragraph, the State on whose territory the accident occurred means the State whose flag is flown by the ferry.

3. When, because of exceptional circumstances, the railway finds itself obliged temporarily to suspend operations and itself carries the passengers or has them carried by another mode of transport, it shall be liable in accordance with the law relating to that mode of transport. Nevertheless, the provisions of Articles 13 to 17, 18 (2), 19 and 20 of this Convention shall remain applicable.

Article 23. LIABILITY IN CASE OF NUCLEAR INCIDENTS

The railway shall not be liable under this Convention for damage caused by a nuclear incident when, pursuant to special provisions in force in a Contracting State governing liability in the field of nuclear energy, the operator of a nuclear installation or another person who is substituted for him is liable for the damage.

Article 24. SIGNATURE

This Convention shall remain open until 1st July, 1966, for signature by the States which have been invited to be represented at the Conference held in Berne from 21st to 26th February, 1966.

Article 25. RATIFICATION AND ENTRY INTO FORCE

This Convention shall be subject to ratification and the instruments of ratification shall be deposited with the Swiss Government as soon as possible.

When the Convention has been ratified by fifteen States, the Swiss Government shall consult the Governments concerned with a view to fixing with them the date for entry into force.

Article 26. ACCESSION

If a State which is a party to the International Convention concerning the Carriage of Passengers and Luggage by Rail (CIV) of 25th February, 1961, but has not signed this Convention, wishes to accede to this Convention, that State shall inform the Swiss Government, who shall inform the Contracting States.

Every accession shall take effect one month after the date on which the Swiss Government has informed the Contracting States of the request.

Article 27. DURATION AND REVISION

This Convention shall have the same duration as the International Convention concerning the Carriage of Passengers and Luggage by Rail (CIV) of 25th February, 1961; it may be revised in accordance with the procedure provided for in Article 68 (1) of that Convention and may, in due course, be made part of it.

Article 28. TEXTS OF THE CONVENTION. OFFICIAL TRANSLATIONS

This Convention has been concluded and signed in the French language in accordance with established diplomatic practice.

In addition to the French text there shall be English, German and Italian texts having the status of official translations.

In case of divergence, the French text shall prevail.

IN WITNESS WHEREOF, the following Plenipotentiaries, furnished with full powers which have been found to be in good and due form, have signed this Convention.

DONE at Berne, this twenty-sixth day of February, one thousand nine hundred and sixty-six, in one original which shall be deposited in the archives of the Swiss Confederation and of which an authentic copy shall be sent to each of the Parties.

For Austria:

Dr. DUTKA
Subject to ratification

For Belgium:

ROTHSCHILD

For Bulgaria:

DRAGOMIROV NIKOLOV

For Denmark:

TH. JENSEN

For Spain:

DE SANTA CRUZ INGUANZO

For Finland:

RAGNAR SMEDSLUND

For France:

G. BONNEAU

For Greece:

For Hungary:

For Iraq:

For Italy:

GIUSEPPE SANTONI-RUGIU

For Lebanon:

M. FARAH

For Liechtenstein:

BECK

For Luxembourg:

EICHHORN

For Morocco:

ABDEL KADER LARAQUI

For Norway:

M. A. JØRGENSEN

For the Netherlands:

M. MOURIK

For Poland:

BATKOWSKI

For Portugal:

With the reservation provided for in article 1 (2)
R. TEIXEIRA GUERRA

For Romania:

With the reservation provided for in article 1 (2)
PAUL AUREL MATEESCU

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

For Sweden:

For Switzerland:

SCHALLER

For Syria:

M. AL-MALLAH

For Czechoslovakia:

Dr. VLADIMIR PEPRNÝ

For Tunisia:

With the reservation of article 1 (2)
ZOUHIR CHELLI

For Turkey:

KEMAL DEMIRER

For Yugoslavia:

MARA RADIĆ

DECLARATION MADE UPON
ACCESSIONDÉCLARATION FAITE
LORS DE L'ADHÉSION*FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY**RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE
D'ALLEMAGNE*

[TRANSLATION — TRADUCTION]

The agreement of 17 December 1971 between the Government of the Federal Republic of Germany and the Government of the German Democratic Republic on transit traffic of civilians and goods between the Federal Republic of Germany and Berlin (West) as well as documents which are part thereof shall not be affected by participation in the aforementioned Convention.

«L'accord du 17 décembre 1971 entre le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le Gouvernement de la République démocratique allemande relatif au trafic en transit des personnes civiles et des marchandises entre la République fédérale d'Allemagne et Berlin (Ouest), y compris les documents qui en font partie, ne sera pas affecté par la participation à la Convention précitée.»

PROTOCOLE A^{1,2} ÉTABLI PAR LA CONFÉRENCE EXTRAORDINAIRE RÉUNIE EN VUE DE DÉSIGNER LES MEMBRES DU COMITÉ ADMINISTRATIF DE L'OFFICE CENTRAL DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR CHEMINS DE FER ET D'ADOPTER UNE CONVENTION ADDITIONNELLE À LA CONVENTION INTERNATIONALE CONCERNANT LE TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES PAR CHEMINS DE FER (CIV) DU 25 FÉVRIER 1961³, RELATIVE À LA RESPONSABILITÉ DU CHEMIN DE FER POUR LA MORT ET LES BLESSURES DE VOYAGEURS

A l'occasion de la Conférence extraordinaire réunie à Berne du 21 au 26 février 1966 en vue de désigner les membres du Comité administratif de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer et d'adopter une Convention additionnelle à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961³, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs,

Les Plénipotentiaires soussignés sont convenus de ce qui suit :

Compte tenu du fait que l'extension récente du domaine d'application des conventions internationales aux Etats de l'Afrique du Nord et à ceux du Proche et du Moyen-Orient montre qu'il apparaît fort difficile de tenir compte d'une équitable répartition géographique en limitant à neuf membres la composition du Comité administratif ainsi que le prescrivent les conventions,

Il est décidé

¹ Le Protocole A est entré en vigueur à titre provisoire le 1^{er} mars 1966, à l'égard des Etats indiqués ci-après, au nom desquels il avait été signé le 26 février 1966, conformément au quatrième paragraphe de son dispositif :

Autriche	Liban	Roumanie
Belgique	Liechtenstein	Royaume-Uni de Grande-Bretagne
Bulgarie	Luxembourg	et d'Irlande du Nord
Danemark	Maroc	Suède
Espagne	Norvège	Suisse
Finlande	Pays-Bas	Tchécoslovaquie
France	Pologne	Tunisie
Hongrie	Portugal	Turquie
Italie	République arabe syrienne	Yougoslavie

Par la suite, des instruments de ratification ou d'adhésion au Protocole A ont été déposés auprès du Gouvernement suisse comme suit, avec effet provisoire à compter de la date du dépôt :

<i>Etat</i>	<i>Date du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion (a)</i>	<i>Etat</i>	<i>Date du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion (a)</i>
Suède	18 juillet 1966	Belgique	14 octobre 1968
Tchécoslovaquie	14 novembre 1966	République arabe syrienne	9 décembre 1968
Danemark	23 février 1967	Suisse	21 janvier 1969
Pays-Bas	9 mai 1967	Iraq	21 mars 1969 a
(Pour le territoire européen des Pays-Bas seulement.)		Luxembourg	20 mai 1970
Yougoslavie	17 juillet 1967	Finlande	30 décembre 1970
Espagne	4 août 1967	Pologne	25 février 1971
Liechtenstein	5 octobre 1967	Turquie	7 mai 1971
France	11 mars 1968	Norvège	16 août 1971
Hongrie	19 mars 1968	Bulgarie	21 octobre 1971

(Suite à la page 108)

De modifier comme suit les dispositions de l'article premier, § 2, lettre a), de l'Annexe V à la CIM¹ et de l'Annexe II à la CIV en vue de porter de neuf à onze le nombre des membres du Comité administratif :

«§ 2. a) Le Comité administratif se réunit à Berne. Il se compose de onze membres, choisis parmi les Etats contractants.»

Le présent Protocole, complétant les Conventions CIM et CIV du 25 février 1961, demeure ouvert à la signature jusqu'au 1^{er} juillet 1966.

Il entre en vigueur à titre provisoire le 1^{er} mars 1966. En ce qui concerne sa ratification et sa mise en vigueur définitive, les dispositions des articles 66 et 69, § 2, de la CIM et des articles 65 et 68, § 2, de la CIV sont applicables par analogie.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Berne, le vingt-six février mil neuf cent soixante-six, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

(Suite de la page 107)

² Le Protocole A est entré en vigueur à titre définitif le 1^{er} janvier 1972 à l'égard des Etats suivants, au nom desquels un instrument de ratification ou d'adhésion avait été déposé auprès du Gouvernement suisse, conformément au quatrième paragraphe de son dispositif et aux dispositions du Protocole II établi par le Conférence diplomatique réunie en vue de la mise en vigueur définitive dudit Protocole conclu à Berne le 22 octobre 1971.

Etat	Date du dépôt de l'instrument de ratification, ou date de prise d'effet de l'adhésion (a)	Etat	Date du dépôt de l'instrument de ratification, ou date de prise d'effet de l'adhésion (a)
Belgique	14 octobre 1968	Pays-Bas	9 mai 1967
Bulgarie	21 octobre 1971	(Pour le territoire européen des Pays-Bas.)	
Danemark	23 février 1967	Pologne	25 février 1971
Espagne	4 août 1967	République arabe syrienne	9 décembre 1968
Finlande	30 décembre 1970	Suède	18 juillet 1966
France	11 mars 1968	Suisse	21 janvier 1969
Hongrie	19 mars 1968	Tchécoslovaquie	14 novembre 1966
Iraq	2 juin 1969 a	Turquie	7 mai 1971
Liechtenstein	5 octobre 1967	Yougoslavie	17 juillet 1967
Luxembourg	20 mai 1970		
Norvège	16 août 1971		

Par la suite, le Protocole A est entré en vigueur à l'égard des Etats suivants à la date du dépôt auprès du Gouvernement suisse de leur instrument de ratification du Protocole II du 22 octobre 1971, ou à la date de la notification par le Gouvernement suisse aux Parties de la ratification du Protocole A, conformément aux dispositions du Protocole II.

Etat	Date du dépôt de l'instrument de ratification du Protocole A	Date d'entrée en vigueur définitive par le dépôt de l'instrument de ratification du Protocole II (r) ou par la notification de la ratification du Protocole A (R)
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	10 juin 1969	5 septembre 1972 r
Autriche	2 juillet 1969	7 septembre 1973 r
Portugal	20 octobre 1971	28 septembre 1972 r
Maroc	28 juin 1973	6 juillet 1973 R

³ Voir p. 3 du présent volume.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1099, p. 3.

Pour l'Autriche :

Dr. DUTKA
(Sous réserve de ratification)

Pour la Belgique :

ROTHSCHILD

Pour la Bulgarie :

DRAGOMIROV NIKOLOV

Pour le Danemark :

TH. JENSEN

Pour l'Espagne :

DE SANTA CRUZ INGUANZO

Pour la Finlande :

RAGNAR SMEDSLUND

Pour la France :

G. BONNEAU

Pour la Grèce :

Pour la Hongrie :

KUZSEL D.

Pour l'Irak :

Pour l'Italie :

GIUSEPPE SANTONI-RUGIU

Pour le Liban :

M. FARAH

Pour le Liechtenstein :

BECK

Pour le Luxembourg :

EICHHORN

Pour le Maroc :

ABDEL KADER LARAQUI

Pour la Norvège :

N. A. JØRGENSEN

Pour les Pays-Bas :

M. MOURIK

Pour la Pologne :

BATKOWSKI

Pour le Portugal :

R. TEIXEIRA GUERRA

Pour la Roumanie :

PAUL AUREL MATEESCU

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :

G. G. D. HILL
DAVID L. SMITHERS

Pour la Suède :

CLAS NORDSTRÖM

Pour la Suisse :

SCHALLER

Pour la Syrie :

M. AL-MALLAH

Pour la Tchécoslovaquie :

DR. VLADIMIR PEPRNÝ

Pour la Tunisie :

ZOUHIR CHELLI

Pour la Turquie :

KEMAL DEMIRER

Pour la Yougoslavie :

MARA RADIĆ

[OFFICIAL ENGLISH TRANSLATION¹ — TRADUCTION ANGLAISE OFFICIELLE²]

PROTOCOL A^{3,4} DRAWN UP BY THE EXTRAORDINARY CONFERENCE CONVENED TO DESIGNATE THE MEMBERS OF THE ADMINISTRATIVE COMMITTEE OF THE CENTRAL OFFICE FOR INTERNATIONAL RAILWAY TRANSPORT AND TO ADOPT A CONVENTION, ADDITIONAL TO THE INTERNATIONAL CONVENTION CONCERNING THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND LUGGAGE BY RAIL (CIV) OF THE 25th FEBRUARY 1961,⁵ RELATING TO THE LIABILITY OF THE RAILWAYS FOR THE DEATH OF AND INJURY TO PASSENGERS

On the occasion of the Extraordinary Conference convened at Berne from the 21st to the 26th February 1966, to designate the members of the Administrative Committee of the Central Office for International Railway Transport and to adopt a Convention, additional to the International Convention concerning the Carriage of Passengers and Luggage by Rail (CIV) of the 25th February 1961,⁵ relating to the liability of the railways for the death of and injury to passengers.

The undersigned Plenipotentiaries have agreed as follows:

Considering that the recent extension of the field of application of the International Conventions to the States of North Africa and to those of the Near and Middle East would make it most difficult to maintain an equitable geographical representation if the com-

¹ Translation supplied by the Government of the United Kingdom.

² Traduction fournie par le Gouvernement du Royaume-Uni.

³ Protocol A came into force provisionally from 1 March 1966 in respect of the following States in whose name it had been signed on 26 February 1966, in accordance with the fourth paragraph of its substantive part:

✓Austria	Lebanon	Spain
✓Belgium	Liechtenstein	Sweden
✓Bulgaria	Luxembourg	Switzerland
✓Czechoslovakia	Morocco	Syrian Arab Republic
✓Denmark	Netherlands	Tunisia
✓Finland	Norway	Turkey
✓France	Poland	United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
✓Hungary	Portugal	Yugoslavia
Italy	Romania	

Subsequently, instruments of ratification or accession to Protocol A were deposited with the Government of Switzerland as follows, with provisional effect from the date of deposit:

State	Date of deposit of the instrument of ratification or accession (a)	State	Date of deposit of the instrument of ratification or accession (a)
✓Sweden	18 July 1966	✓Belgium	14 October 1968
✓Czechoslovakia	14 November 1966	✓Syrian Arab Republic	9 December 1968
✓Denmark	23 February 1967	✓Switzerland	21 January 1969
✓Netherlands	9 May 1967	✓Iraq	21 March 1969 a
(For the territory in Europe only.)		✓Luxembourg	20 May 1970
✓Yugoslavia	17 July 1967	✓Finland	30 December 1970
✓Spain	4 August 1967	✓Poland	25 February 1971
✓Liechtenstein	5 October 1967	Turkey	7 May 1971
✓France	11 March 1968	✓Norway	16 August 1971
✓Hungary	19 March 1968	✓Bulgaria	21 October 1971

(Continued on page 113)

position of the Administrative Committee remains limited to nine members as provided for in the Conventions.

It is decided

To amend the provisions of the first Article, paragraph 2(a) of Annex V to CIM¹ and of Annex II to CIV, so as to raise the number of members of the Administrative Committee from nine to eleven, as follows:

“2(a) The Administrative Committee shall meet at Berne. It shall be composed of eleven members chosen from the Contracting States.”

This Protocol, additional to the CIM and CIV Conventions of the 25th February 1961, shall remain open for signature until the 1st July 1966.

It shall enter into force provisionally on the 1st March 1966. As regards its ratification and its definitive entry into force, the provisions of Article 66 and paragraph 2 of Article 69 of CIM, and of Article 65 and paragraph 2 of Article 68 of CIV shall apply by analogy.

IN WITNESS WHEREOF, the following Plenipotentiaries, furnished with full powers which have been found to be in good and due form, have signed this Protocol.

DONE at Berne, this twenty-sixth day of February, one thousand nine hundred and sixty-six, in a single original, which shall be deposited in the archives of the Swiss Confederation and of which a certified copy shall be sent to each of the Parties.

(Continued from page 112)

⁴ Protocol A came into force definitively on 1 January 1972 in respect of the following States, in whose name an instrument of ratification or accession had been deposited with the Government of Switzerland in accordance with the fourth paragraph of its substantive part and in accordance with the provisions of Protocol II mentioned hereafter established by the Diplomatic Conference convened with a view to bring definitively into force the said Protocol concluded at Berne on 22 October 1971:

<i>State</i>	<i>Date of deposit of the instrument of ratification, or date of entry into force of the accession (a)</i>	<i>State</i>	<i>Date of deposit of the instrument of ratification, or date of entry into force of the accession (a)</i>
✓Belgium	14 October 1968	✓Netherlands	9 May 1967
✓Bulgaria	21 October 1971	(For the territory in Europe only.)	
✓Czechoslovakia	14 November 1966	✓Norway	16 August 1971
✓Denmark	23 February 1967	✓Poland	25 February 1971
✓Finland	30 December 1970	✓Spain	4 August 1967
✓France	11 March 1968	✓Sweden	18 July 1966
✓Hungary	19 March 1968	✓Switzerland	21 January 1969
✓Iraq	2 June 1969 ^a	✓Syrian Arab Republic	9 December 1968
✓Liechtenstein	5 October 1967	✓Turkey	7 May 1971
✓Luxembourg	20 May 1970	✓Yugoslavia	17 July 1967

Subsequently, Protocol A came into force in respect of the following States on the date of deposit with the Government of Switzerland of their respective instruments of ratification of Protocol II of 22 October 1971, or on the date of the notification by the Government of Switzerland to the Parties of the ratification of Protocol A, in accordance with the provisions of Protocol II.

<i>State</i>	<i>Date of deposit of the instrument of ratification of Protocol A</i>	<i>Date of definitive entry into force upon deposit of instruments of ratification of Protocol II (r) or upon notification of ratification of Protocol A (R)</i>
✓United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	10 June 1969	5 September 1972 <i>r</i>
✓Austria	2 July 1969	7 September 1973 <i>r</i>
✓Portugal	20 October 1971	28 September 1972 <i>r</i>
✓Morocco	28 June 1973	6 July 1973 <i>R</i>

⁵ See p. 2 of this volume.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1100, p. 3.

For Austria:

Dr. DUTKA
(Subject to ratification)

For Belgium:

ROTHSCHILD

For Bulgaria:

DRAGOMIROV NIKOLOV

For Denmark:

TH. JENSEN

For Spain:

DE SANTA CRUZ INGUANZO

For Finland:

RAGNAR SMEDSLUND

For France:

G. BONNEAU

For Greece:

For Hungary:

KUZSEL D.

For Iraq:

For Italy:

GIUSEPPE SANTONI-RUGIU

For Lebanon:

M. FARAH

For Liechtenstein:

BECK

For Luxembourg:

EICHHORN

For Morocco:

ABDEL KADER LARAQUI

For Norway:

N. A. JØRGENSEN

For the Netherlands:

M. MOURIK

For Poland:

BATKOWSKI

For Portugal:

R. TEIXEIRA GUERRA

For Romania:

PAUL AUREL MATEESCU

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

G. G. D. HILL
DAVID L. SMITHERS

For Sweden:

CLAS NORDSTRÖM

For Switzerland:

SCHALLER

For Syria:

M. AL-MALLAH

For Czechoslovakia:

Dr. VLADIMIR PEPRNÝ

For Tunisia:

ZOUHIR CHELLI

For Turkey:

KEMAL DEMIRER

For Yugoslavia:

MARA RADIĆ

PROTOCOLE I¹ ÉTABLI PAR LA CONFÉRENCE DIPLOMATIQUE RÉUNIE EN VUE DE LA MISE EN VIGUEUR DE LA CONVENTION ADDITIONNELLE À LA CONVENTION INTERNATIONALE CONCERNANT LE TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES PAR CHEMINS DE FER (CIV) DU 25 FÉVRIER 1961, RELATIVE À LA RESPONSABILITÉ DU CHEMIN DE FER POUR LA MORT ET LES BLESSURES DE VOYAGEURS², ET DU PROTOCOLE B³ S'Y RAPPORTANT, SIGNÉS À BERNE LE 26 FÉVRIER 1966

En application de l'article 25 de la Convention additionnelle à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs, signée à Berne le 26 février 1966³, conclue entre

l'Algérie, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, l'Espagne, la Finlande, la France, l'Irak, l'Italie, le Liban, le Liechtenstein, le Luxembourg, le Maroc, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, la Suisse, la Syrie, la Tchécoslovaquie, la Tunisie, la Turquie et la Yougoslavie,

et à la suite de l'invitation adressée par le Conseil fédéral suisse aux Hautes Parties contractantes, les Plénipotentiaires soussignés se sont réunis à Berne les 20, 21 et 22 octobre 1971.

Après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ils ont pris acte de la déclaration du Gouvernement suisse, aux termes de laquelle les instruments de ratification de la Convention additionnelle et du Protocole B du 26 février 1966³, reconnus après examen exacts et concordants, ont été déposés auprès du Gouvernement de la Confédération suisse par les Etats suivants et aux dates ci-après :

1. Tchécoslovaquie, le 14 novembre 1966,
2. Danemark, le 23 février 1967,
3. Pays-Bas, le 9 mai 1967,

¹ Entré en vigueur le 22 octobre 1971 à l'égard des Etats suivants, au nom desquels il avait été signé à cette date sans réserve de ratification :

Belgique	Maroc
Bulgarie	Norvège
Danemark	Pays-Bas
Espagne	Pologne
Finlande	République arabe syrienne
France	Roumanie
Iraq	Suisse
Italie	Turquie
Liechtenstein	Yougoslavie
Luxembourg	

Par la suite, des signatures définitives du Protocole I ont été apposées comme suit, avec effet à la date du dépôt :

Tunisie	19 novembre 1971
Algérie	31 décembre 1971

Par la suite, des instruments de ratification du Protocole I ont été déposés auprès du Gouvernement suisse comme suit, avec effet à la date du dépôt :

Portugal	28 septembre 1972
Autriche	7 septembre 1973

² Voir p. 86 du présent volume.

³ Voir p. 140 du présent volume.

4. Yougoslavie, le 17 juillet 1967,
5. Espagne, le 4 août 1967,
6. Liechtenstein, le 5 octobre 1967,
7. France, le 8 février 1968,
8. Belgique, le 14 octobre 1968,
9. Syrie, le 9 décembre 1968 (seulement la Convention additionnelle),
10. Suisse, le 21 janvier 1969,
11. Autriche, le 2 juillet 1969,
12. Luxembourg, le 20 mai 1970,
13. Turquie, le 17 juillet 1970,
14. Finlande, le 28 août 1970,
15. Pologne, le 25 février 1971,
16. Norvège, le 16 août 1971,
17. Portugal, le 20 octobre 1971,
18. Bulgarie, le 21 octobre 1971,

et les Etats suivants ont adhéré à la Convention additionnelle conformément à l'article 26 de celle-ci, aux dates ci-après :

1. Irak, le 2 juin 1969,
2. Algérie, le 30 octobre 1969.

La Conférence ayant constaté que plus de quinze Etats ont déposé les instruments de ratification auprès du Gouvernement suisse et que deux Etats ont adhéré à cette Convention, a arrêté les dispositions suivantes :

1° La Convention additionnelle à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs, signée à Berne le 26 février 1966, sera mise en vigueur le 1^{er} janvier 1973.

2° Conformément au chiffre 2, alinéa 5, du Protocole B du 26 février 1966, ce Protocole entre en vigueur six mois avant la date prévue pour la mise en vigueur de la Convention additionnelle, c'est-à-dire le 1^{er} juillet 1972.

Pour les Etats déposant leurs instruments de ratification après le 1^{er} novembre 1972, la Convention sera applicable dès le premier jour du deuxième mois après le mois au cours duquel le Gouvernement suisse aura notifié ce dépôt aux Gouvernements des Etats contractants.

Le présent Protocole demeure ouvert à la signature jusqu'au 31 décembre 1971.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ont dressé et signé le présent Protocole.

FAIT à Berne, le vingt-deux octobre mil neuf cent soixante et onze, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

Pour l'Algérie :

[SETTOUTI]¹
31.12.1971

¹ Les noms des signataires donnés entre crochets étaient illisibles et ont été fournis par le Gouvernement suisse — Names of signatories appearing between brackets were not legible and have been supplied by the Government of Switzerland.

Pour l'Autriche :

[STANFEL]
Sous réserve de ratification

Pour la Belgique :

[L. COLOT]

Pour la Bulgarie :

[L. ANGUELOV]

Pour le Danemark :

[S. A. JENSTRUP]

Pour l'Espagne :

[J. F. DE ALCOVER]

Pour la Finlande :

[EERO YRJÖLÄ]

Pour la France :

[JEAN GROSSIN]

Pour la Grèce :

Pour la Hongrie :

Pour l'Irak :

[AL-SAADI]

Pour l'Iran :

Pour l'Irlande :

Pour l'Italie :

[GIUSEPPE SANTONI-RUGIU]

Pour le Liban :

Pour le Liechtenstein :

[M. LEDEBUR]

Pour le Luxembourg :

[EICHHORN]

Pour le Maroc :

[EL FASSI]

Pour la Norvège :

[AUG. FLEISCHER]

Pour les Pays-Bas :

[K. F. WESTEROUEN VAN MEETEREN]

Pour la Pologne :

[S. DABROWA]

Pour le Portugal :

[EDUARDO MANUEL FERNANDES BUGALHO]
Sous réserve de ratification

Pour la Roumanie :

[MUNTEANU]
[Tr. CONSTANTINESCU]

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :

Pour la Suède :

Pour la Suisse :

[SCHALLER]

Pour la Syrie :

[SIBA NASER]

Pour la Tchécoslovaquie :

Pour la Tunisie :

[TAHAR AMEUR]
19 novembre 1971

Pour la Turquie :

[H. GERMAYANLIGIL]

Pour la Yougoslavie :

[V. MILOVANOVIĆ]

[OFFICIAL ENGLISH TRANSLATION¹ — TRADUCTION ANGLAISE OFFICIELLE²]

PROTOCOL I³ DRAWN UP BY THE DIPLOMATIC CONFERENCE CONVENED TO BRING INTO FORCE THE ADDITIONAL CONVENTION TO THE INTERNATIONAL CONVENTION CONCERNING THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND LUGGAGE BY RAIL (CIV) OF 25 FEBRUARY 1961, RELATING TO THE LIABILITY OF THE RAILWAY FOR DEATH OF AND PERSONAL INJURY TO PASSENGERS,⁴ AND ITS RELATED PROTOCOL B,⁵ BOTH SIGNED AT BERNE ON 26 FEBRUARY 1966

In implementation of Article 25 of the Additional Convention to the International Convention concerning the Carriage of Passengers and Luggage by Rail (CIV) of 25 February 1961, relating to the Liability of the Railway for Death of and Personal Injury to Passengers, signed at Berne on 26 February 1966,⁴ concluded between

Algeria, Austria, Belgium, Bulgaria, Czechoslovakia, Denmark, Finland, France, Iraq, Italy, Lebanon, Liechtenstein, Luxembourg, Morocco, Norway, the Netherlands, Poland, Portugal, Romania, Spain, Switzerland, Syria, Tunisia, Turkey and Yugoslavia,

and on the invitation issued by the Swiss Federal Council to the High Contracting Parties, the undersigned Plenipotentiaries met at Berne on 20, 21 and 22 October 1971.

After having communicated their full powers, found in good and due form, they took note of the declaration by the Swiss Government that the instruments of ratification of the Additional Convention and of Protocol B of 26 February 1966,⁵ which were examined and found correct, had been deposited with the Government of the Swiss Confederation by the following States and on the dates given below:

1. Czechoslovakia, 14 November 1966,

¹ Translation supplied by the Government of the United Kingdom.

² Traduction fournie par le Gouvernement du Royaume-Uni.

³ Came into force on 22 October 1971 in respect of the following States, in whose name it had been signed without reservation as to ratification on the said date:

Belgium	Netherlands
Bulgaria	Norway
Denmark	Poland
Finland	Romania
France	Spain
Iraq	Switzerland
Italy	Syrian Arab Republic
Liechtenstein	Turkey
Luxembourg	Yugoslavia
Morocco	

Subsequently, definitive signatures of Protocol I were affixed as follows, with effect from the date of deposit:

Tunisia	19 November 1971
Algeria	31 December 1971

Subsequently, instruments of ratification of Protocol I were deposited with the Government of Switzerland as follows, with effect from the date of deposit:

Portugal	28 September 1972
Austria	7 September 1973

⁴ See p. 96 of this volume.

⁵ See p. 145 of this volume.

2. Denmark, 23 February 1967,
3. Netherlands, 9 May 1967,
4. Yugoslavia, 17 July 1967,
5. Spain, 4 August 1967,
6. Liechtenstein, 5 October 1967,
7. France, 8 February 1968,
8. Belgium, 14 October 1968,
9. Syria, 9 December 1968 (Additional Convention only),
10. Switzerland, 21 January 1969,
11. Austria, 2 July 1969,
12. Luxembourg, 20 May 1970,
13. Turkey, 17 July 1970,
14. Finland, 28 August 1970,
15. Poland, 25 February 1971,
16. Norway, 16 August 1971,
17. Portugal, 20 October 1971,
18. Bulgaria, 21 October 1971,

and that the following States had acceded to the Additional Convention, in accordance with Article 26 thereof, on the dates given below:

1. Iraq, 2 June 1969,
2. Algeria, 30 October 1969.

The Conference, having established that more than fifteen States had deposited their instruments of ratification with the Swiss Government, and that two States had acceded to this Convention, agreed upon the following provisions:

1. The Additional Convention to the International Convention concerning the Carriage of Passengers and Luggage by Rail (CIV) of 25 February 1961, relating to the Liability of the Railway for Death of and Personal Injury to Passengers, signed at Berne on 26 February 1966, shall be brought into force on 1 January 1973.

2. In accordance with sub-paragraph 5 of paragraph 2 of Protocol B of 26 February 1966, that Protocol shall enter into force six months before the date fixed for the entry into force of the Additional Convention, that is to say, on 1 July 1972.

In the case of States depositing their instruments of ratification after 1 November 1972, the Convention shall be applicable as from the first day of the second month after the month during which the Swiss Government shall have notified such deposit to the Governments of the Contracting States.

This Protocol shall remain open for signature until 31 December 1971.

IN WITNESS WHEREOF, the Plenipotentiaries have drawn up and signed this Protocol.

DONE at Berne, this twenty-second day of October, one thousand nine hundred and seventy-one, in a single original, which shall be deposited in the Archives of the Swiss Confederation and of which a certified copy shall be sent to each of the Parties.

For Algeria:

SETTOUTI
31.12.1971

For Austria:

STANFEL
Subject to ratification

For Belgium:

L. COLOT

For Bulgaria:

L. ANGUELOV

For Denmark:

S. A. JENSTRUP

For Spain:

J. F. DE ALCOVER

For Finland:

EERO YRJÖLÄ

For France:

JEAN GROSSIN

For Greece:

For Hungary:

For Iraq:

AL-SAAD

For Iran:

For Ireland:

For Italy:

GIUSEPPE SANTONI-RUGIU

For Lebanon:

For Liechtenstein:

M. LEDEBUR

For Luxembourg:

EICHHORN

For Morocco:

EL FASSI

For Norway:

AUG. FLEISCHER

For the Netherlands:

K. F. WESTEROUEN VAN MEETEREN

For Poland:

S. DABROWA

For Portugal:

EDUARDO MANUEL FERNANDES BUGALHO
Subject to ratification

For Romania:

MUNTEANU
TR. COSTANTINESCU

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

For Sweden:

For Switzerland:

SCHALLER

For Syria:

SIBA NASER

For Czechoslovakia:

For Tunisia:

TAHAR AMEUR
19 November 1971

For Turkey:

H. GERMEYANLIGIL

For Yugoslavia:

V. MILOVANOVIĆ

PROTOCOLE II¹ ÉTABLI PAR LA CONFÉRENCE DIPLOMATIQUE RÉUNIE EN VUE DE LA MISE EN VIGUEUR DÉFINITIVE DU PROTOCOLE A DU 26 FÉVRIER 1966² CONCERNANT L'AUGMENTATION DU NOMBRE DES MEMBRES DU COMITÉ ADMINISTRATIF DE L'OFFICE CENTRAL DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR CHEMINS DE FER

Conformément au Protocole A² établi par la Conférence extraordinaire réunie en vue de désigner les membres du Comité administratif de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer et d'adopter une Convention additionnelle à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs³, Protocole conclu entre

l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, l'Espagne, la Finlande, la France, la Hongrie, l'Irak, l'Italie, le Liban, le Liechtenstein, le Luxembourg, le Maroc, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, le Royaume-Uni, la Suède, la Suisse, la Syrie, la Tchécoslovaquie, la Tunisie, la Turquie et la Yougoslavie,

et à la suite de l'invitation adressée par le Conseil fédéral suisse aux Hautes Parties contractantes, les Plénipotentiaires soussignés se sont réunis à Berne les 20, 21 et 22 octobre 1971.

¹ Entré en vigueur le 22 octobre 1971 à l'égard des Etats suivants, au nom desquels il avait été signé à cette date sans réserve de ratification :

Belgique	Maroc
Bulgarie	Norvège
Danemark	Pays-Bas
Espagne	Pologne
Finlande	République arabe syrienne
France	Roumanie
Hongrie	Suède
Iraq	Suisse
Italie	Turquie
Liechtenstein	Yougoslavie
Luxembourg	

Par la suite, des signatures définitives au Protocole II ont été apposées comme suit, avec effet à la date du dépôt :

<i>Etat</i>	<i>Date de signature définitive</i>
Tunisie	19 novembre 1973
Algérie	31 décembre 1971

Par la suite, des instruments de ratification du Protocole II ont été déposés auprès du Gouvernement suisse comme suit, avec effet à la date du dépôt :

<i>Etat</i>	<i>Date du dépôt de l'instrument de ratification</i>
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	5 septembre 1972
Portugal	28 septembre 1972
Autriche	7 septembre 1973

² Voir p. 107 du présent volume.

³ Voir p. 86 du présent volume.

Après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ils ont pris acte de la déclaration du Gouvernement suisse, aux termes de laquelle les instruments de ratification du Protocole A du 26 février 1966, reconnus après examen exacts et concordants, ont été déposés auprès du Gouvernement de la Confédération suisse par les Etats suivants et aux dates ci-après :

1. Suède, le 18 juillet 1966,
2. Tchécoslovaquie, le 14 novembre 1966,
3. Danemark, le 23 février 1967,
4. Pays-Bas, le 9 mai 1967,
5. Yougoslavie, le 17 juillet 1967,
6. Espagne, le 4 août 1967,
7. Liechtenstein, le 5 octobre 1967,
8. France, le 11 mars 1968,
9. Hongrie, le 19 mars 1968,
10. Belgique, le 14 octobre 1968,
11. Syrie, le 9 décembre 1968,
12. Suisse, le 21 janvier 1969,
13. Royaume-Uni, le 10 juin 1969,
14. Autriche, le 2 juillet 1969,
15. Luxembourg, le 20 mai 1970,
16. Finlande, le 30 décembre 1970,
17. Pologne, le 25 février 1971,
18. Turquie, le 5 mai 1971,
19. Norvège, le 16 août 1971,
20. Portugal, le 20 octobre 1971,
21. Bulgarie, le 21 octobre 1971,

et l'Etat suivant a, conformément aux articles 67 de la CIM¹ et 66 de la CIV², adhéré à ce Protocole à la date ci-après :

Irak, le 2 juin 1969.

La Conférence, ayant constaté que plus de quinze Etats ont déposé leurs instruments de ratification auprès du Gouvernement suisse et qu'un Etat a adhéré au Protocole A du 26 février 1966, a arrêté les dispositions suivantes :

Le Protocole A, signé à Berne le 26 février 1966, mis en vigueur provisoirement le 1^{er} mars 1966 par la Conférence extraordinaire de février 1966 et relatif à la modification de l'article premier, § 2, lettre a), des Annexes V à la CIM et II à la CIV du 25 février 1961 (augmentation du nombre des membres du Comité administratif de neuf à onze), sera mis en vigueur le 1^{er} janvier 1972.

Pour les Etats déposant leurs instruments de ratification après le 22 octobre 1971 auprès du Gouvernement suisse, le Protocole A du 26 février 1966 entrera en vigueur le jour où le Gouvernement suisse aura notifié ce dépôt aux Gouvernements des Etats contractants.

Le présent Protocole demeure ouvert à la signature jusqu'au 31 décembre 1971.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ont dressé et signé le présent Protocole.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1099, p. 3.

² Voir p. 3 du présent volume.

FAIT à Berne, le vingt-deux octobre mil neuf cent soixante et onze, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

Pour l'Algérie :

[SETTOUTI]¹
31.12.1971

Pour l'Autriche :

[STANFEL]
Sous réserve de ratification

Pour la Belgique :

[L. COLOT]

Pour la Bulgarie :

[L. ANGUELOV]

Pour le Danemark :

[S. A. JENSTRUP]

Pour l'Espagne :

[J. F. DE ALCOVER]

Pour la Finlande :

[EERO YRJÖLÄ]

¹ Les noms des signataires donnés entre crochets étaient illisibles et ont été fournis par le Gouvernement suisse — Names of signatories appearing between brackets were not legible and have been supplied by the Government of Switzerland.

Pour la France :

[JEAN GROSSIN]

Pour la Grèce :

Pour la Hongrie :

[KUZSEL D.]

Pour l'Irak :

[AL-SAADI]

Pour l'Iran :

Pour l'Irlande :

Pour l'Italie :

[GIUSEPPE SANTONI-RUGIU]

Pour le Liban :

Pour le Liechtenstein :

[M. LEDEBUR]

Pour le Luxembourg :

[EICHHORN]

Pour le Maroc :

[EL FASSI]

Pour la Norvège :

[AUG. FLEISCHER]

Pour les Pays-Bas :

[K. F. WESTEROUEN VAN MEETEREN]

Pour la Pologne :

[S. DABROWA]

Pour le Portugal :

[EDUARDO MANUEL FERNANDES BUGALHO]
Sous réserve de ratification

Pour la Roumanie :

[MUNTEANU]
[TR. CONSTANTINESCU]

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :

[G. G. D. HILL]
Sous réserve de ratification

Pour la Suède :

[ÅKE WEIDSTAM]

Pour la Suisse :

[SCHALLER]

Pour la Syrie :

[SIBA NASER]

Pour la Tchécoslovaquie :

Pour la Tunisie :

[TAHAR AMEUR]
19 novembre 1971

Pour la Turquie :

[H. GERMEYANLIGIL]

Pour la Yougoslavie :

[V. MILOVANOVIĆ]

[OFFICIAL ENGLISH TRANSLATION¹ — TRADUCTION ANGLAISE OFFICIELLE²]

PROTOCOL II³ DRAWN UP BY THE DIPLOMATIC CONFERENCE CONVENED TO BRING INTO FORCE DEFINITELY PROTOCOL A OF 26 FEBRUARY 1966⁴ CONCERNING THE INCREASE IN THE NUMBER OF MEMBERS OF THE ADMINISTRATIVE COMMITTEE OF THE CENTRAL OFFICE FOR INTERNATIONAL RAILWAY TRANSPORT

In accordance with Protocol A⁴ drawn up by the Extraordinary Conference convened to designate the members of the Administrative Committee of the Central Office for International Railway Transport and to adopt a Convention, additional to the International Convention concerning the Carriage of Passengers and Luggage by Rail (CIV) of 25 February 1961, relating to the Liability of the Railway for Death of and Personal Injury to Passengers,⁵ which Protocol was concluded between

Austria, Belgium, Bulgaria, Czechoslovakia, Denmark, Finland, France, Hungary, Iraq, Italy, Lebanon, Liechtenstein, Luxembourg, Morocco, the Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Romania, Spain, Sweden, Switzerland, Syria, Tunisia, Turkey, the United Kingdom and Yugoslavia

and on the invitation issued by the Swiss Federal Council to the High Contracting Parties, the undersigned Plenipotentiaries met at Berne on 20, 21 and 22 October 1971.

¹ Translation supplied by the Government of the United Kingdom.

² Traduction fournie par le Gouvernement du Royaume-Uni.

³ Came into force on 22 October 1971 in respect of the following States on behalf of which it had been signed on the said date without reservation as to ratification:

Belgium	Netherlands
Bulgaria	Norway
Denmark	Poland
Finland	Romania
France	Spain
Hungary	Sweden
Iraq	Switzerland
Italy	Syrian Arab Republic
Liechtenstein	Turkey
Luxembourg	Yugoslavia
Morocco	

Subsequently, definitive signatures of Protocol II were affixed as follows, with effect from the date of deposit:

<i>State</i>	<i>Date of definitive signature</i>
Tunisia	19 November 1971
Algeria	31 December 1971

Subsequently, instruments of ratification of Protocol II were deposited with the Government of Switzerland as follows, with effect from the date of deposit:

<i>State</i>	<i>Date of deposit of the instrument of ratification</i>
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	5 September 1972
Portugal	28 September 1972
Austria	7 September 1973

⁴ See p. 112 of this volume.

⁵ See p. 96 of this volume.

After having communicated their full powers, found in good and due form, they took note of the declaration by the Swiss Government that the instruments of ratification of Protocol A of 26 February 1966, which were examined and found correct, had been deposited with the Government of the Swiss Confederation by the following States and on the dates given below:

1. Sweden, 18 July 1966,
2. Czechoslovakia, 14 November 1966,
3. Denmark, 23 February 1967,
4. The Netherlands, 9 May 1967,
5. Yugoslavia, 17 July 1967,
6. Spain, 4 August 1967,
7. Liechtenstein, 5 October 1967,
8. France, 11 March 1968,
9. Hungary, 19 March 1968,
10. Belgium, 14 October 1968,
11. Syria, 9 December 1968,
12. Switzerland, 21 January 1969,
13. The United Kingdom, 10 June 1969,
14. Austria, 2 July 1969,
15. Luxembourg, 20 May 1970,
16. Finland, 30 December 1970,
17. Poland, 25 February 1971,
18. Turkey, 5 May 1971,
19. Norway, 16 August 1971,
20. Portugal, 20 October 1971,
21. Bulgaria, 21 October 1971

and that the following State had, in accordance with Articles 67 of CIM¹ and 66 of CIV,² acceded to the Protocol on the date given below:

Iraq, 2 June 1969

The Conference, having established that more than fifteen States had deposited their instruments of ratification with the Swiss Government, and that one State had acceded to Protocol A of 26 February 1966, agreed upon the following provisions:

Protocol A, signed at Berne on 26 February 1966, provisionally brought into force on 1 March 1966 by the Extraordinary Conference of February 1966, and relating to the amendment of Article 1 (2) (a) of Annexes V to CIM and II to CIV of 25 February 1961 (increase in the number of members of the Administrative Committee from nine to eleven), shall be brought into force on 1 January 1972.

In the case of States depositing their instruments of ratification with the Swiss Government after 22 October 1971, Protocol A of 26 February 1966 shall enter into force on the date on which the Swiss Government shall have notified such deposit to the Governments of the Contracting States.

This Protocol shall remain open for signature until 31 December 1971.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1100, p. 3.

² See p. 2 of this volume.

IN WITNESS WHEREOF, the Plenipotentiaries have drawn up and signed this Protocol.

DONE at Berne, this twenty-second day of October, one thousand nine hundred and seventy-one, in a single original, which shall be deposited in the archives of the Swiss Confederation, and of which a certified copy shall be sent to each of the Parties.

For Algeria:

SETTOUTI
31.12.1971

For Austria:

STANFEL
Subject to ratification

For Belgium:

L. COLOT

For Bulgaria:

L. ANGUELOV

For Denmark:

S. A. JENSTRUP

For Spain:

J. F. DE ALCOVER

For Finland:

EERO YRJÖLÄ

For France:

JEAN GROSSIN

For Greece:

For Hungary:

KUZSEL D.

For Iraq:

AL-SAAADI

For Iran:

For Ireland:

For Italy:

GIUSEPPE SANTONI-RUGIU

For Lebanon:

For Liechtenstein:

M. LEDEBUR

For Luxembourg:

EICHHORN

For Morocco:

EL FASSI

For Norway:

AUG. FLEISCHER

For the Netherlands:

K. F. WESTEROUEN VAN MEETEREN

For Poland:

S. DABROWA

For Portugal:

EDUARDO MANUEL FERNANDES BUGALHO
Subject to ratification

For Romania:

MUNTEANU
TR. CONSTANTINESCU

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

G. G. D. HILL
Subject to ratification

For Sweden:

ÅKE WEIDSTAM

For Switzerland:

SCHALLER

For Syria:

SIBA NASER

For Czechoslovakia:

For Tunisia:

TAHAR AMEUR
19 November 1971

For Turkey:

H. GERMEYANLIGIL

For Yugoslavia:

V. MILOVANOVIĆ

PROTOCOLE B^{1,2} ÉTABLI PAR LA CONFÉRENCE EXTRAORDINAIRE RÉUNIE EN VUE DE DÉSIGNER LES MEMBRES DU COMITÉ ADMINISTRATIF DE L'OFFICE CENTRAL DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR CHEMINS DE FER ET D'ADOPTER UNE CONVENTION ADDITIONNELLE À LA CONVENTION INTERNATIONALE CONCERNANT LE TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES PAR CHEMINS DE FER (CIV) DU 25 FÉVRIER 1961³, RELATIVE À LA RESPONSABILITÉ DU CHEMIN DE FER POUR LA MORT ET LES BLESSURES DE VOYAGEURS⁴

A l'occasion de la Conférence extraordinaire réunie à Berne du 21 au 26 février 1966 en vue de désigner les membres du Comité administratif de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer et d'adopter une Convention additionnelle à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961³, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs⁴,

Les plémipotentiaires soussignés sont convenus de ce qui suit :

¹ Entré en vigueur le 1^{er} juillet 1972 (soit six mois avant la date prévue pour la mise en application de la Convention additionnelle du 26 février 1966) à l'égard des Etats indiqués ci-après, au nom desquels un instrument de ratification ou une notification d'adhésion avaient été déposés auprès du Gouvernement suisse, conformément à ses dispositions :

<i>Etat</i>	<i>Date du dépôt de l'instrument de ratification, ou de la notification d'adhésion (a)</i>	<i>Etat</i>	<i>Date du dépôt de l'instrument de ratification, ou de la notification d'adhésion (a)</i>
Algérie	30 octobre 1969 a	Norvège	16 août 1971
Autriche	2 juillet 1969	Pays-Bas	9 mai 1967
Belgique	14 octobre 1968	(Pour le territoire en Europe seulement.)	
Bulgarie	21 octobre 1971	Pologne	25 février 1971
Danemark	23 février 1967	Portugal	20 octobre 1971
Espagne	4 août 1967	République arabe syrienne	10 janvier 1972
Finlande	30 décembre 1970	Suisse	21 janvier 1969
France	11 mars 1968	Tchécoslovaquie	14 novembre 1966
Iraq	2 juin 1969 a	Turquie	7 mai 1971
Liechtenstein	5 octobre 1967	Yougoslavie	17 juillet 1967
Luxembourg	20 mai 1970		

Par la suite, le Protocole est entré en vigueur à l'égard de l'Etat suivant après notification par le Gouvernement suisse du dépôt de l'instrument d'adhésion, conformément à ses dispositions :

<i>Etat</i>	<i>Date du dépôt de l'instrument d'adhésion</i>
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	17 novembre 1972
(Avec effet au 17 novembre 1972.)	

² Ce Protocole est devenu sans objet à la suite des adhésions de la République fédérale d'Allemagne et de la République démocratique allemande aux Conventions CIM et CIV du 25 février 1961, adhésions qui ont pris effet le 1^{er} avril 1973. (Renseignement fourni par le Gouvernement suisse.)

³ Voir p. 3 du présent volume.

⁴ Voir p. 86 du présent volume.

1° Compte tenu du fait que la Convention relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs constitue une Convention additionnelle à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer du 25 février 1961,

Il est décidé que les Etats qui n'ont pas signé les Conventions du 25 octobre 1952¹ et du 25 février 1961, ou les parties territoriales de tels Etats et sur les lignes de chemins de fer desquels les Conventions du 25 février 1961 sont appliquées, peuvent, en vertu des dispositions du chiffre I du Protocole additionnel² aux Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM)³ et des voyageurs et des bagages (CIV), signées à Berne le 25 février 1961, participer à la Convention additionnelle à la CIV, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs.

2° Le présent Protocole, complétant la Convention additionnelle du 26 février 1966, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs, demeure ouvert à la signature jusqu'au 1^{er} juillet 1966.

Il doit être ratifié.

Les Etats qui n'auront pas signé le présent Protocole avant cette date et les Etats participant à la Convention additionnelle susvisée en application de son article 26, peuvent adhérer au présent Protocole par notification.

L'instrument de ratification ou la notification de l'adhésion sera déposé auprès du Gouvernement suisse.

Le présent Protocole entre en vigueur six mois avant la date prévue pour la mise en application de la Convention additionnelle du 26 février 1966.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Berne, le vingt-six février mil neuf cent soixante-six, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

Pour l'Autriche :

[Dr. DUTKA]⁴
(Sous réserve de ratification)

Pour la Belgique :

[ROTHSCHILD]

Pour la Bulgarie :

[DRAGOMIROV NIKOLOV]

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 241, p. 337, et vol. 242, p. 3.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1099, p. 3, et p. 3 du présent volume.

³ *Ibid.*, vol. 1099, p. 3.

⁴ Les noms des signataires donnés entre crochets étaient illisibles et ont été fournis par le Gouvernement suisse — Names of signatories appearing between brackets were not legible and have been supplied by the Government of Switzerland.

Pour le Danemark :

[TH. JENSEN]

Pour l'Espagne :

[DE SANTA CRUZ INGUANZO]

Pour la Finlande :

[RAGNAR SMEDSLUND]

Pour la France :

[G. BONNEAU]

Pour la Grèce :

Pour la Hongrie :

Pour l'Irak :

Pour l'Italie :

[GIUSEPPE SANTONI RUGIU]

Pour le Liban :

[M. FARAH]

Pour le Liechtenstein :

[BECK]

Pour le Luxembourg :

[EICHHORN]

Pour le Maroc :

[ABDEL KADER LARAQUI]

Pour la Norvège :

[N. A. JØRGENSEN]

Pour les Pays-Bas :

[E. STAR BUSMANN]

Pour la Pologne :

[BATKOWSKI]

Pour le Portugal :

[R. TEIXEIRA GUERRA]

Pour la Roumanie :

[PAUL AUREL MATEESCU]

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :

Pour la Suède :

Pour la Suisse :

[SCHALLER]

Pour la Syrie :

[M. AL-MALLAH]

Pour la Tchécoslovaquie :

[Dr. VLADIMIR PEPRNÝ]

Pour la Tunisie :

[ZOUHIR CHELLI]

Pour la Turquie :

[KEMAL DEMIRER]

Pour la Yougoslavie :

[MARA RADIĆ]

[OFFICIAL ENGLISH TRANSLATION¹ — TRADUCTION ANGLAISE OFFICIELLE²]

PROTOCOL B^{3,4} DRAWN UP BY THE EXTRAORDINARY CONFERENCE CONVENED TO APPOINT THE MEMBERS OF THE ADMINISTRATIVE COMMITTEE OF THE CENTRAL OFFICE FOR INTERNATIONAL RAILWAY TRANSPORT AND TO ADOPT AN ADDITIONAL CONVENTION TO THE INTERNATIONAL CONVENTION CONCERNING THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND LUGGAGE BY RAIL (CIV) OF 25th FEBRUARY 1961,⁵ RELATING TO THE LIABILITY OF THE RAILWAY FOR DEATH OF AND PERSONAL INJURY TO PASSENGERS⁶

On the occasion of the Extraordinary Conference convened at Berne from 21st to 26th February 1966 to appoint the members of the Administrative Committee of the Central Office for International Railway Transport and to adopt an Additional Convention to the International Convention concerning the Carriage of Passengers and Luggage by Rail (CIV) of 25th February 1961,⁵ relating to the Liability of the Railway for Death of and Personal Injury to Passengers,⁶

¹ Translation supplied by the Government of the United Kingdom.

² Traduction fournie par le Gouvernement du Royaume-Uni.

³ Came into force on 1 July 1972 (i.e., six months before the date decided upon for the application of the Additional Convention of 26 February 1966) in respect of the following States on behalf of which an instrument of ratification or a notification of accession had been deposited with the Government of Switzerland, in accordance with its provisions:

<i>State</i>	<i>Date of deposit of the instrument of ratification or of the notification of accession (a)</i>	<i>State</i>	<i>Date of deposit of the instrument of ratification or of the notification of accession (a)</i>
✓ Algeria	30 October 1969 a	✓ Netherlands	9 May 1967
✓ Austria	2 July 1969	(For the territory in Europe only.)	
✓ Belgium	14 October 1968	✓ Norway	16 August 1971
✓ Bulgaria	21 October 1971	✓ Poland	25 February 1971
✓ Czechoslovakia	14 November 1966	✓ Portugal	20 October 1971
✓ Denmark	23 February 1967	✓ Spain	4 August 1967
✓ Finland	30 December 1970	✓ Switzerland	21 January 1969
✓ France	11 March 1968	✓ Syrian Arab Republic	10 January 1972
✓ Iraq	2 June 1969 a	✓ Turkey	7 May 1971
✓ Liechtenstein	5 October 1967	✓ Yugoslavia	17 July 1967
✓ Luxembourg	20 May 1970		

Subsequently, this Protocol came into force in respect of the following State after notification by the Government of Switzerland of the deposit of the instrument of accession in accordance with its provisions:

<i>State</i>	<i>Date of deposit of the instrument of accession</i>
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	17 November 1972
(With effect from 17 November 1972.)	

⁴ This Protocol became superfluous following the accessions of the Federal Republic of Germany and the German Democratic Republic to the Conventions CIM and CIV of 25 February 1961, which accessions took effect on 1 April 1973. (Information provided by the Government of Switzerland.)

⁵ See p. 2 of this volume.

⁶ See p. 96 of this volume.

The undersigned Plenipotentiaries agreed as follows:

1. Having regard to the fact that the Convention relating to the Liability of the Railway for Death of and Personal Injury to Passengers constitutes an Additional Convention to the International Convention concerning the Carriage of Passengers and Luggage by Rail of 25th February 1961,

It has been decided that: States which have not signed the Conventions of 25th October 1952¹ and 25th February 1961, or territorial parts of such States on whose railway lines the Conventions of 25th February 1961 are applied, may, under the provisions of Part I of the Additional Protocol² to the International Conventions concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM)³ and the Carriage of Passengers and Luggage by Rail (CIV), signed at Berne on 25th February 1961, become parties to the Additional Convention to CIV relating to the Liability of the Railway for Death of and Personal Injury to Passengers.

2. This Protocol completing the Additional Convention of 26th February 1966 relating to the Liability of the Railway for Death of and Personal Injury to Passengers shall remain open for signature until 1st July 1966.

It shall require ratification.

States which have not signed this Protocol before that date and States becoming parties to the above-mentioned Additional Convention by application of Article 26 thereof may accede to this Protocol by means of notification.

Instruments of ratification or notifications of accession shall be deposited with the Swiss Government.

This Protocol shall enter into force six months before the date fixed for the entry into force of the Additional Convention of 26th February 1966.

IN WITNESS WHEREOF, the following Plenipotentiaries, furnished with full powers which have been found to be in good and due form, have signed this Protocol.

DONE at Berne, this twenty-sixth day of February, one thousand nine hundred and sixty-six, in one original which shall be deposited in the archives of the Swiss Confederation and of which an authentic copy shall be sent to each of the Parties.

For Austria:

[Dr. DUTKA]
(Subject to ratification)

For Belgium:

[ROTHSCHILD]

For Bulgaria:

[DRAGOMIROV NIKOLOV]

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 241, p. 336, and vol. 242, p. 2.

² *Ibid.*, vol. 1100, p. 3, and p. 2 of this volume.

³ *Ibid.*, vol. 1100, p. 3.

For Denmark:

[TH. JENSEN]

For Spain:

[DE SANTA CRUZ INGUANZO]

For Finland:

[RAGNAR SMEDSLUND]

For France:

[G. BONNEAU]

For Greece:

For Hungary:

For Iraq:

For Italy:

[GIUSEPPE SANTONI RUGIU]

For Lebanon:

[M. FARAH]

For Liechtenstein:

[BECK]

For Luxembourg:

[EICHHORN]

For Morocco:

[ABDEL KADER LARAQUI]

For Norway:

[N. A. JÖRGENSEN]

For the Netherlands:

[E. STAR BUSMANN]

For Poland:

[BATKOWSKI]

For Portugal:

[R. TEIXEIRA GUERRA]

For Romania:

[PAUL AUREL MATEESCU]

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

For Sweden:

For Switzerland:

[SCHALLER]

For Syria:

[M. AL-MALLAH]

For Czechoslovakia:

[Dr. VLADIMIR PEPRNÝ]

For Tunisia:

[ZOUHIR CHELLI]

For Turkey:

[KEMAL DEMIRER]

For Yugoslavia:

[MARA RADIĆ]

PROTOCOLE II¹ ÉTABLI PAR LA CONFÉRENCE DIPLOMATIQUE RÉUNIE EN VUE DE LA MISE EN VIGUEUR DES CONVENTIONS INTERNATIONALES CONCERNANT LE TRANSPORT PAR CHEMINS DE FER DES MARCHANDISES (CIM)² ET DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES (CIV)³ DU 7 FÉVRIER 1970 CONCERNANT LA PROLONGATION DE LA DURÉE DE VALIDITÉ DE LA CONVENTION ADDITIONNELLE À LA CIV DE 1961⁴, RELATIVE À LA RESPONSABILITÉ DU CHEMIN DE FER POUR LA MORT ET LES BLESSURES DE VOYAGEURS, SIGNÉE LE 26 FÉVRIER 1966⁵ ET ENTRÉE EN VIGUEUR LE 1^{er} JANVIER 1973

A l'occasion de la Conférence diplomatique réunie à Berne du 5 au 9 novembre 1973 en vue de la mise en vigueur des Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM)² et des voyageurs et des bagages (CIV)³ du 7 février 1970,

Les Plénipotentiaires soussignés des Etats parties à la Convention additionnelle à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961⁴, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs, du 26 février 1966⁵, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus de ce qui suit :

¹ Entré en vigueur le 1^{er} janvier 1975, date d'entrée en vigueur de la Convention CIV du 7 février 1970, à l'égard des Etats suivants, au nom desquels il avait été signé sans réserve de ratification, ou au nom desquels un instrument de ratification ou d'adhésion avait été déposé auprès du Gouvernement suisse, conformément à ses dispositions finales :

<i>Etat</i>	<i>Date de la signature définitive (s) ou du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion (a)</i>	<i>Etat</i>	<i>Date de la signature définitive (s) ou du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion (a)</i>
Algérie	16 novembre 1973 s	Liechtenstein	9 novembre 1973 s
Allemagne, République fédérale d'	30 décembre 1974	Luxembourg	5 septembre 1974
(Avec déclaration que le Protocole sera applicable à Berlin-Ouest à compter du jour de son entrée en vigueur pour la République fédé- rale d'Allemagne.)		Maroc	9 novembre 1973 s
Autriche	25 septembre 1974	Norvège	9 novembre 1973 s
Belgique	9 novembre 1973 s	Pays-Bas	23 novembre 1974
Bulgarie	9 novembre 1973 s	Pologne	29 juillet 1974
Danemark	9 novembre 1973 s	Portugal	25 novembre 1974
Espagne	21 novembre 1974	République démocratique allemande	9 novembre 1973 s
Finlande	9 novembre 1973 s	Roumanie	27 novembre 1974
France	22 février 1974 s	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	16 septembre 1974
Grèce	26 novembre 1974	Suède	9 novembre 1973 s
Hongrie	9 novembre 1973 s	Suisse	9 novembre 1973 s
Iraq	9 novembre 1973 s	Tchécoslovaquie	9 novembre 1973 s
Irlande	1 ^{er} novembre 1974 a	Tunisie	9 novembre 1973 s
		Turquie	9 novembre 1973 s
		Yougoslavie	9 novembre 1973 s

(Suite à la page 151)

Considérant

- Que, pour des raisons de pure forme, il a été prévu à l'article 27 de la Convention additionnelle à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs, signée le 26 février 1966 et entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1973, qu'elle aurait la même durée que la CIV de 1961, et
- Que, ladite Convention additionnelle n'étant pas encore en vigueur lors de la 7^e Conférence de révision, ne pouvait donc être, à cette occasion, ni révisée ni intégrée dans la CIV de 1970;

Reconnaissant

- Que ladite Convention additionnelle doit rester en vigueur même après l'abrogation de la CIV de 1961 et l'entrée en vigueur de la CIV de 1970, et
- Qu'une prolongation de la durée de validité de la dite Convention additionnelle ne s'oppose pas au mandat donné à l'Office central d'étudier la possibilité de réunir les textes de la CIV et de la Convention additionnelle à la CIV, afin de créer une réglementation complète et uniforme pour le transport des voyageurs par chemins de fer, analogue à la réglementation pour les autres modes de transport,

Il est décidé de prolonger la durée de validité de la Convention additionnelle du 26 février 1966 et de lui apporter en conséquence les modifications de rédaction suivantes :

1^o Le titre est modifié comme suit :

«Convention additionnelle à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 7 février 1970, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs.»

2^o Le deuxième alinéa du préambule est modifié comme suit :

«ont résolu de compléter par une Convention additionnelle la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 7 février 1970,»

3^o L'article premier, § 1, lettres *a*) et *b*), est modifié comme suit :

«*a*) Les voyageurs dont le transport est régi par la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 7 février 1970,

(Suite de la note 1 de la page 150)

Par la suite, le Protocole est entré en vigueur à l'égard des Etats suivants, après notification par le Gouvernement suisse du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion, conformément à ses dispositions finales :

<i>Etat</i>	<i>Date de notification du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion (a)</i>
République arabe syrienne (Avec effet au 10 avril 1975.)	10 avril 1975 <i>a</i>
Italie (Avec effet au 20 mai 1976.)	20 mai 1976

² Voir p. 165 du présent volume.

³ Voir p. 341 du présent volume.

⁴ Voir p. 3 du présent volume.

⁵ Voir p. 86 du présent volume.

b) Les convoyeurs des envois effectués conformément à la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) du 7 février 1970.»

4° L'article 2, § 6, est modifié comme suit :

«§ 6. Le «chemin de fer responsable» au sens de la présente Convention est celui qui, d'après la liste des lignes CIV, exploite la ligne sur laquelle l'accident s'est produit. S'il y a, d'après la liste mentionnée, coexploitation par deux chemins de fer, chacun de ces chemins de fer est responsable.»

5° L'article 20, § 1, premier alinéa, est modifié comme suit :

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

6° L'article 22, § 1, est modifié comme suit :

«§ 1. Sous réserve de la disposition du § 2, la présente Convention n'est pas applicable aux dommages survenus pendant le transport sur des lignes de services automobiles ou de navigation inscrites sur la liste des lignes CIV.»

7° L'article 26, premier alinéa, est modifié comme suit :

«Si un Etat partie à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 7 février 1970, qui n'a pas signé la présente Convention, veut adhérer à celle-ci, il en informera le Gouvernement suisse, qui en donnera connaissance aux Etats contractants.»

8° L'article 27 est modifié comme suit :

«La présente Convention a la même durée que la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 7 février 1970; elle peut être révisée suivant la procédure prévue par celle-ci et, éventuellement, lui être intégrée.»

9° L'article 28, deuxième alinéa, est modifié comme suit :

«Au texte français sont joints un texte en langue allemande, un texte en langue anglaise, un texte en langue italienne et un texte en langue arabe, qui ont la valeur de traductions officielles.»

Le présent Protocole demeure ouvert à la signature jusqu'au 31 janvier 1974.

Les Etats qui n'auront pas signé le présent Protocole avant cette date et les Etats qui participeront, avant l'entrée en vigueur de la CIV du 7 février 1970, à la Convention additionnelle du 26 février 1966 en application de son article 26 peuvent adhérer au présent Protocole par notification au Gouvernement suisse, qui en donnera connaissance aux Etats parties à la Convention additionnelle.

Le présent Protocole entre en vigueur à la même date que la Convention internationale CIV du 7 février 1970.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ci-après ont dressé et signé le présent Protocole.

FAIT à Berne, le neuf novembre mil neuf cent soixante-treize, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

Pour l'Algérie :

[SETTOUTI]¹ 16.11.73

Pour l'Allemagne (République fédérale d') :

[MÜHLENHÖVER] [REEMTS]
Sous réserve de ratification

Pour l'Autriche :

[STANFEL]
Sous réserve de ratification

Pour la Belgique :

[LEROY]

Pour la Bulgarie :

[R. KORITAROVA]

Pour le Danemark :

[S. A. JENSTRUP]

Pour l'Espagne :

[RUIZ MORALES]
Sous réserve de ratification

Pour la Finlande :

[M. SALOMIES]

¹ Les noms des signataires donnés entre crochets étaient illisibles et ont été fournis par le Gouvernement suisse — Names of signatories appearing between brackets were not legible and have been supplied by the Government of Switzerland.

Pour la France :

[J. GABARRA]
Sous réserve de ratification

Pour la Grèce :

[J. GEORGIU]
Sous réserve de ratification

Pour la Hongrie :

[KUZSEL]

Pour l'Irak :

[S. M. SALEH]

Pour l'Iran :

Pour l'Irlande :

Pour l'Italie :

[MAURO FERRETTI]
Sous réserve de ratification

Pour le Liban :

Pour le Liechtenstein :

[M. LEDEBUR]

Pour le Luxembourg :

[EICHHORN]
Sous réserve de ratification

Pour le Maroc :

[SMIRES]

Pour la Norvège :

[ERIC COLBAN]

Pour les Pays-Bas :

[H. WAGENMAKERS]
Sous réserve d'approbation

Pour la Pologne :

[CZ. GIERALTOWSKI]
Sous réserve de ratification

Pour le Portugal :

[EDUARDO MANUEL FERNANDES BUGALHO]
Sous réserve de ratification

Pour la République démocratique allemande :

[V. WINKLER]

Pour la Roumanie :

[AUREL MATEESCU]
Sous réserve de ratification

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :

[LOTTIE BRISTOW] [COLLIN K. WOODFIELD]
Sous réserve de ratification

Pour la Suède :

[CLAS NORDSTRÖM]

Pour la Suisse :

[SCHALLER]

Pour la Syrie :

Pour la Tchécoslovaquie :

[MILAN LAJCIAK]

Pour la Tunisie :

[EL ALMI]

Pour la Turquie :

[A. SUAT BILGE]

Pour la Yougoslavie :

[VASILJE MILOVANOVIĆ]

[OFFICIAL ENGLISH TRANSLATION¹ — TRADUCTION ANGLAISE OFFICIELLE²]

PROTOCOL II³ DRAWN UP BY THE DIPLOMATIC CONFERENCE CONVENED WITH A VIEW TO BRINGING INTO FORCE THE INTERNATIONAL CONVENTIONS CONCERNING THE CARRIAGE OF GOODS BY RAIL (CIM)⁴ AND THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND LUGGAGE BY RAIL (CIV)⁵ OF 7th FEBRUARY 1970 CONCERNING THE EXTENSION OF THE PERIOD OF VALIDITY OF THE ADDITIONAL CONVENTION TO THE CIV OF 1961⁶ RELATING TO THE LIABILITY OF THE RAILWAY FOR DEATH OF AND PERSONAL INJURY TO PASSENGERS, SIGNED ON 26th FEBRUARY 1966⁷ AND ENTERED INTO FORCE ON 1st JANUARY 1973

¹ Translation supplied by the Government of the United Kingdom.

² Traduction fournie par le Gouvernement du Royaume-Uni.

³ Came into force on 1 January 1975, the date of the entry into force of the CIV Convention of 7 February 1970, in respect of the following States on behalf of which it had been signed without reservation as to ratification, or on behalf of which an instrument of ratification or accession had been deposited with the Government of Switzerland, in accordance with its final provisions:

<i>State</i>	<i>Date of the definitive signature (s) or of the deposit of the instrument of ratification or accession (a)</i>	<i>State</i>	<i>Date of the definitive signature (s) or of the deposit of the instrument of ratification or accession (a)</i>
Algeria	16 November 1973 s	Ireland	1 November 1974 a
Austria	25 September 1974	Liechtenstein	9 November 1973 s
Belgium	9 November 1973 s	Luxembourg	5 September 1974
Bulgaria	9 November 1973 s	Morocco	9 November 1973 s
Czechoslovakia	9 November 1973 s	Netherlands	23 November 1974
Denmark	9 November 1973 s	Norway	9 November 1973 s
Finland	9 November 1973 s	Poland	29 July 1974
France	22 February 1974	Portugal	25 November 1974
German Democratic Republic	9 November 1973 s	Romania	27 November 1974
Germany, Federal Republic of	30 December 1974	Spain	21 November 1974
(With a declaration that the Protocol is applicable to Berlin (West) from the date of its entry into force for the Federal Republic of Germany.)		Sweden	9 November 1973 s
Greece	26 November 1974	Switzerland	9 November 1973 s
Hungary	9 November 1973 s	Tunisia	9 November 1973 s
Iraq	9 November 1973 s	Turkey	9 November 1973 s
		United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	16 September 1974
		Yugoslavia	9 November 1973 s

Subsequently, the Protocol came into force in respect of the following States after notification by the Government of Switzerland of the deposit of the instrument of ratification or accession, in accordance with its final provisions:

<i>State</i>	<i>Date of notification of deposit of instrument of ratification or accession (a)</i>
Syrian Arab Republic (With effect from 10 April 1975.)	10 April 1975 a
Italy (With effect from 20 May 1976.)	20 May 1976

⁴ See p. 164 of this volume.

⁵ See p. 340 of this volume.

⁶ See p. 2 of this volume.

⁷ See p. 96 of this volume.

On the occasion of the Diplomatic Conference convened at Berne from 5th to 9th November 1973 with a view to bringing into force the International Conventions concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM)¹ and the Carriage of Passengers and Luggage by Rail (CIV)² of 7th February 1970,

The undersigned Plenipotentiaries of the States parties to the Additional Convention to the International Convention concerning the Carriage of Passengers and Luggage by Rail (CIV) of 25th February 1961³ relating to the Liability of the Railway for Death of and Personal Injury to Passengers, of 26th February 1966,⁴ after having communicated their full powers, found in good and due form, have agreed as follows:

Whereas

- For purely formal reasons, it has been laid down in Article 27 of the Additional Convention to the International Convention concerning the Carriage of Passengers and Luggage by Rail (CIV) of 25th February 1961 relating to the Liability of the Railway for Death of and Personal Injury to Passengers, signed on 26th February 1966 and entered into force on 1st January 1973, that it would have the same duration as the CIV of 1961, and
- The said Additional Convention had not yet entered into force at the time of the 7th Revision Conference and could not therefore, on that occasion, be revised or integrated with the CIV of 1970,

Recognising that

- The said Additional Convention must remain in force after the abrogation of the CIV of 1961 and the entry into force of the CIV of 1970, and
- An extension of the period of validity of the said Additional Convention does not conflict with the mandate given to the Central Office to study the possibility of combining the texts of the CIV and of the Additional Convention to the CIV, in order to create complete and uniform regulations for the carriage of passengers by rail, analogous with the regulations for other modes of transport,

It has been decided to extend the duration of the Additional Convention of 26th February 1966 and consequently to make the following amendments to the text:

1. The title is amended as follows:

“Additional Convention to the International Convention concerning the Carriage of Passengers and Luggage by Rail (CIV) of 7th February 1970 relating to the Liability of the Railway for Death of and Personal Injury to Passengers.”

2. The second paragraph of the Preamble is amended as follows:

“Have decided to supplement the International Convention concerning the Carriage of Passengers and Luggage by Rail (CIV) of 7th February 1970 by an Additional Convention.”

3. Article 1 (1) (a) and (b) are amended as follows:

“a) Passengers carried in accordance with the International Convention concerning the Carriage of Passengers and Luggage by Rail (CIV) of 7th February 1970;

b) Attendants accompanying consignments of goods carried in accordance with the International Convention concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM) of 7th February 1970.”

4. Article 2 (6) is amended as follows:

¹ See p. 164 of this volume.

² See p. 340 of this volume.

³ See p. 2 of this volume.

⁴ See p. 96 of this volume.

“6. For the purposes of this Convention, the “responsible railway” is that which, according to the list of CIV lines, operates the line on which the accident occurs. If, in accordance with the aforementioned list, there is joint operation of the line by two railways, each of them shall be liable.”

5. Article 20 (1), paragraph 1, is amended as follows:

“1. Judgments entered by the competent court under the provisions of this Convention after trial, or by default, shall, when they have become enforceable under the law applied by that court, become enforceable in any of the other Contracting States as soon as the formalities required in the State concerned have been complied with. The merits of the case shall not be the subject of further proceedings.”

6. Article 22 (I) is amended as follows:

“1. Subject to the provisions of paragraph 2 of this Article, this Convention shall not apply to damage arising in the course of carriage by road services or shipping services included in the list of CIV lines.”

7. Article 26 paragraph 1 is amended as follows:

“If a State which is a party to the International Convention concerning the Carriage of Passengers and Luggage by Rail (CIV) of 7th February 1970, but has not signed this Convention, wishes to accede to this Convention, that State shall inform the Swiss Government, who shall inform the Contracting States.”

8. Article 27 is amended as follows:

“This Convention shall have the same duration as the International Convention concerning the Carriage of Passengers and Luggage by Rail (CIV) of 7th February 1970; it may be revised in accordance with the procedure laid down in that Convention, and may, in due course, be made part of it.”

9. Article 28 paragraph 2 is amended as follows:

“In addition to the French text there shall be English, German, Italian and Arabic texts having the status of official translations.”

This Protocol shall remain open for signature until 31st January 1974.

States which have not signed this Protocol before that date and States which become parties, before the entry into force of the CIV of 7th February 1970, to the Additional Convention on 26th February 1966 in accordance with Article 26 thereof can accede to this Protocol by notification to the Swiss Government, who shall inform the States parties to the Additional Convention.

This Protocol shall enter into force on the same date as the CIV International Convention of 7th February 1970.

IN WITNESS WHEREOF, the following Plenipotentiaries have drawn up and signed this Protocol.

DONE at Berne, this ninth day of November, one thousand nine hundred and seventy-three, in a single original, which shall be deposited in the Archives of the Swiss Confederation and of which an authentic copy shall be sent to each of the Parties.

For Algeria:

[SETTOUT] 16.11.73

For Germany (Federal Republic of):

[MÜHLENHÖVER] [REEMTS]
Subject to ratification

For Austria:

[STANFEL]
Subject to ratification

For Belgium:

[LEROY]

For Bulgaria:

[R. KORITAROVA]

For Denmark:

[S. A. JENSTRUP]

For Spain:

[RUIZ MORALES]
Subject to ratification

For Finland:

[M. SALOMIES]

For France:

[J. GABARRA]
Subject to ratification

For Greece:

[J. GEORGIU]
Subject to ratification

For Hungary:

[KUZSEL]

For Iraq:

[S. M. SALEH]

For Iran:

For Ireland:

For Italy:

[MAURO FERRETTI]
Subject to ratification

For Lebanon:

For Liechtenstein:

[M. LEDEBUR]

For Luxembourg:

[EICHHORN]
Subject to ratification

For Morocco:

[SMIRES]

For Norway:

[ERIC COLBAN]

For the Netherlands:

[H. WAGENMAKERS]
Subject to approval

For Poland:

[C. GIERALTOWSKI]
Subject to ratification

For Portugal:

[EDUARDO MANUEL FERNANDES BUGALHO]
Subject to ratification

For the German Democratic Republic:

[V. WINKLER]

For Romania:

[AUREL MATEESCU]
Subject to ratification

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

[LOTTIE BRISTOW] [COLLIN K. WOODFIELD]
Subject to ratification

For Sweden:

[CLAS NORDSTRÖM]

For Switzerland:

[SCHALLER]

For Syria:

For Czechoslovakia:

[MILAN LAJCIK]

For Tunisia:

[EL ALMI]

For Turkey:

[A. SUAT BILGE]

For Yugoslavia:

[VASILJE MILOVANOVIĆ]

No. 16900

MULTILATERAL

International Convention concerning the carriage of goods by rail (CIM) (with annexes). Concluded at Berne on 7 February 1970

Additional Protocol to the International Conventions concerning the carriage of goods by rail (CIM) and the carriage of passengers and luggage by rail (CIV).¹ Concluded at Berne on 7 February 1970

Protocol I drawn up by the Diplomatic Conference convened with a view to bringing into force the International Conventions concerning the carriage of goods by rail (CIM) and the carriage of passengers and luggage by rail (CIV) of 7 February 1970. Concluded at Berne on 9 November 1973

Protocol III drawn up by the Diplomatic Conference convened with a view to bringing into force the International Conventions concerning the carriage of goods by rail (CIM) and the carriage of passengers and luggage by rail (CIV) of 7 February 1970 concerning the increase in the maximum rates per kilometre of the contributions of Contracting States towards the expenses of the Central Office. Concluded at Berne on 9 November 1973

¹ See p. 340 of this volume.

N° 16900

MULTILATÉRAL

**Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) [avec annexes].
Conclue à Berne le 7 février 1970**

**Protocole additionnel aux Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV)¹.
Conclu à Berne le 7 février 1970**

Protocole I établi par la Conférence diplomatique réunie en vue de la mise en vigueur des Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV) du 7 février 1970. Conclu à Berne le 9 novembre 1973

Protocole III établi par la Conférence diplomatique réunie en vue de la mise en vigueur des Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV) du 7 février 1970 concernant la majoration des taux kilométriques maximaux des contributions des États contractants aux dépenses de l'Office central. Conclu à Berne le 9 novembre 1973

¹ Voir p. 341 du présent volume.

No. 16900 (*continued*)

Final Act of the Diplomatic Conference convened to determine the composition of the Administrative Committee of the Central Office for International Railway Transport (OCTI) and to fix the maximum contribution per kilometre of the Contracting States to the expenses of OCTI for the five-year period 1976-1980. Concluded at Berne on 13 November 1975

Authentic texts: French.

Registered by Switzerland on 8 August 1978.

N° 16900 (*suite*)

Acte final de la Conférence diplomatique réuue en vue de déterminer la composition du Comité administratif de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer (OCTI) et d'arrêter le maximum de la contribution kilométrique des États contractants aux dépenses de l'OCTI pour la période quinquennale 1976-1980. Conclu à Berne le 13 novembre 1975

Textes authentiques : français.

Enregistrés par la Suisse le 8 août 1978.

CONVENTION INTERNATIONALE¹ CONCERNANT LE TRANSPORT DES MARCHANDISES PAR CHEMINS DE FER (CIM)

Les plénipotentiaires soussignés,

Ayant reconnu la nécessité de réviser la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer, signée à Berne le 25 février 1961², ont résolu, en conformité de l'article 69 de ladite Convention, de conclure une nouvelle Convention à cet effet et sont convenus des articles suivants :

¹ Entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1975 à l'égard des Etats indiqués ci-après, au nom desquels un instrument de ratification ou une demande d'adhésion avait été déposé auprès du Gouvernement suisse, après que 15 instruments de ratification eurent été déposés auprès de ce dernier, conformément aux articles 66 et 67 de la Convention et au paragraphe 1 du Protocole I établi par la Conférence diplomatique réunie en vue de la mise en vigueur des Conventions internationales du 7 février 1970 concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV), conclu à Berne le 9 novembre 1973.*

<i>Etat</i>	<i>Date du dépôt de l'instrument de ratification, ou de la demande d'adhésion (a)</i>	<i>Etat</i>	<i>Date du dépôt de l'instrument de ratification, ou de la demande d'adhésion (a)</i>
Algérie	22 juin 1972	bagages et marchandises entre l'Irlande et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.)	
Allemagne, République fédérale d**	28 mai 1974 <i>a</i>	Liechtenstein	29 novembre 1972
(Avec déclaration aux termes de laquelle la Convention sera applicable à Berlin-Ouest à compter du jour de son entrée en vigueur pour la République fédérale d'Allemagne.)		Luxembourg	29 mai 1972
Autriche	7 juillet 1972	Norvège	14 juin 1973
Belgique	28 mars 1973	Pays-Bas	26 avril 1971
Bulgarie	28 septembre 1973	Pologne	11 octobre 1974
Danemark	4 mars 1971	Portugal	15 octobre 1971
Espagne	21 novembre 1974	République arabe syrienne	20 novembre 1973
France	13 février 1973	République démocratique allemande	8 juin 1972 <i>a</i>
Grèce	8 décembre 1972	Roumanie	27 novembre 1974
Hongrie	20 février 1974	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	16 septembre 1974
Iran	31 juillet 1971 <i>a</i>	Suède	26 novembre 1974
Irlande	1 ^{er} novembre 1974	Suisse	21 juillet 1972
(Avec réserve aux termes de laquelle la Convention ne sera pas applicable au transport des voyageurs,		Tchécoslovaquie	11 juin 1974
		Tunisie	21 mai 1973
		Yougoslavie	9 juin 1971

Par la suite, la Convention est entrée en vigueur à l'égard des Etats suivants le premier jour du deuxième mois suivant celui au cours duquel le Gouvernement suisse a notifié aux Etats contractants le dépôt d'instruments de ratification, conformément à la partie finale du Protocole I. Les instruments ont été déposés auprès du Gouvernement suisse les :

<i>Etat</i>	<i>Date du dépôt</i>	<i>Etat</i>	<i>Date du dépôt</i>
Finlande	23 décembre 1974	Italie	2 mars 1976
(Avec effet au 1 ^{er} février 1975.)		(Avec effet au 1 ^{er} mai 1976.)	
Iraq	7 février 1975	Turquie	1 ^{er} avril 1976
(Avec effet au 1 ^{er} avril 1975.)		(Avec effet au 1 ^{er} juillet 1976.)	
Maroc	9 mai 1975		
(Avec effet au 1 ^{er} juillet 1975.)			

* Voir p. 299 du présent volume.

** Voir p. 285 du présent volume pour le texte de la déclaration faite lors de l'adhésion.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1099, p. 3.

TITRE PREMIER. OBJET ET PORTÉE DE LA CONVENTION

Article premier. CHEMINS DE FER ET TRANSPORTS AUXQUELS S'APPLIQUE LA CONVENTION

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

§ 2. Les envois dont la gare* expéditrice et la gare destinataire sont situées sur le territoire d'un même Etat et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit ne sont pas soumis à la présente Convention :

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

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

Article 2. DISPOSITIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS MIXTES

§ 1. Peuvent être inscrites sur la liste prévue à l'article premier, en sus des lignes de chemins de fer, des lignes régulières de services automobiles ou de navigation qui complètent des parcours par voie ferrée et sur lesquelles les transports internationaux sont effectués, sous la réserve que de telles lignes, dans la mesure où elles relient deux Etats contractants au moins, ne peuvent être inscrites sur la liste qu'avec l'assentiment commun de ces Etats.

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

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

§ 4. Pour les transports internationaux empruntant à la fois des chemins de fer et des services de transport autres que ceux qui sont définis au § 1, les chemins de fer peuvent établir, en commun avec les entreprises de transport intéressées, des dispositions tarifaires appliquant un régime juridique différent de celui de la présente Convention, afin de tenir compte des particularités de chaque mode de transport. Ils peuvent, dans ce cas, prescrire l'emploi d'un titre de transport autre que celui qui est fixé en application de l'article 6, § 1, de la présente Convention.

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

Article 3. OBJETS EXCLUS DU TRANSPORT

Sont exclus du transport :

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

Article 4. OBJETS ADMIS AU TRANSPORT SOUS CERTAINES CONDITIONS

§ 1. Sont admis au transport sous certaines conditions :

a) Les matières et objets admis au transport aux conditions de l'Annexe I à la présente Convention ou des accords et des clauses tarifaires prévus au § 2;

b) Les transports funéraires sont admis sous les conditions suivantes :

1. Le transport est effectué en grande vitesse;
2. Les frais doivent être payés par l'expéditeur;
3. Les remboursements et les débours ne sont pas admis;
4. La lettre de voiture ne doit pas contenir la mention «en gare (bureau restant)»;
5. Le transport est soumis aux lois et règlements de chaque Etat, à moins qu'il ne soit réglé par des Conventions spéciales entre plusieurs Etats; une escorte n'est pas nécessaire si l'expéditeur s'engage par une mention dans la lettre de voiture à faire retirer le corps dans le délai prescrit dans le pays destinataire;

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

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

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

1° Ils doivent être accompagnés d'un convoyeur fourni par l'expéditeur. Un convoyeur n'est toutefois pas exigé

— Lorsqu'il s'agit d'animaux de petite taille remis au transport dans un emballage,

— Lorsque cela est prévu dans les tarifs internationaux ou

— Lorsque les chemins de fer participant au transport y ont renoncé à la demande de l'expéditeur; dans ce cas, sauf convention contraire, le chemin de fer est déchargé de sa responsabilité pour toute perte ou avarie qui résulte d'un risque que l'escorte avait pour but d'éviter.

L'expéditeur est tenu d'indiquer dans la lettre de voiture le nombre des convoyeurs ou, si les envois ne sont pas accompagnés, d'y insérer la mention «sans convoyeur»;

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

3° La lettre de voiture ne doit pas contenir la mention «en gare (bureau restant)»;

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

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

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

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

Article 5. OBLIGATION POUR LE CHEMIN DE FER DE TRANSPORTER

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

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

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

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

§ 4. Lorsque l'autorité compétente a décidé que

- a) Le service sera supprimé ou suspendu en totalité ou en partie,
 - b) Certaines expéditions seront exclues ou admises seulement sous certaines conditions,
- les mesures prises à cet effet doivent être sans délai portées à la connaissance du public et des chemins de fer, à charge pour ceux-ci d'en informer les chemins de fer des autres Etats en vue de leur publication.

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

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

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

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

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

TITRE II. DU CONTRAT DE TRANSPORT

Chapitre premier. *FORME ET CONDITIONS DU CONTRAT DE TRANSPORT*

Article 6. TENEUR ET FORME DE LA LETTRE DE VOITURE

§ 1. L'expéditeur doit présenter pour toute expédition soumise à la présente Convention une lettre de voiture dûment remplie.

Les chemins de fer fixent, pour la petite vitesse et pour la grande vitesse, le modèle de lettre de voiture, qui doit comporter un duplicata pour l'expéditeur.

En ce qui concerne les décisions des chemins de fer au sujet du modèle de la lettre de voiture, les dispositions de l'article 5, § 5, deuxième alinéa et première phrase du troisième alinéa, sont applicables par analogie.

Pour certains trafics importants ou pour certains trafics entre pays limitrophes, les tarifs peuvent prescrire l'emploi d'une lettre de voiture simplifiée, adaptée aux caractéristiques des trafics considérés.

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

Les tarifs internationaux peuvent déterminer la langue dans laquelle doivent être rédigées les énonciations de la lettre de voiture faites par l'expéditeur. A défaut de dispositions de ce genre, les énonciations doivent être libellées dans l'une des langues officielles du pays de départ et une traduction en français, en allemand ou en italien doit être jointe, à moins que les énonciations ne soient rédigées dans l'une de ces langues.

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

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

§ 4. Les mentions portées sur la lettre de voiture doivent être écrites ou imprimées en caractères indélébiles. Les lettres de voiture surchargées, grattées, ou celles sur lesquelles des morceaux de papier ont été collés ne sont pas admises. Les ratures sont tolérées à la condition que l'expéditeur les approuve par sa signature et qu'il inscrive les quantités rectifiées en toutes lettres, quand il s'agit du nombre ou du poids des colis.

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

a) La désignation de la gare destinataire, avec les spécifications nécessaires pour éviter toute confusion entre les diverses gares desservant soit une même localité, soit des localités portant le même nom ou un nom analogue;

b) Le nom et l'adresse du destinataire. Une seule personne physique ou autre sujet de droit doit être indiqué comme destinataire. L'indication comme destinataire de la gare ou d'un agent de la gare destinataire n'est admise que si le tarif applicable le permet

expressément. Les adresses n'indiquant pas le nom du destinataire, telles que «à l'ordre de . . .» ou «au porteur du duplicata de la lettre de voiture», ne sont pas autorisées;

c) La désignation de la marchandise. L'expéditeur doit désigner les marchandises admises au transport sous certaines conditions en vertu de l'article 4, § 1, lettre a), et § 2, sous le nom prescrit pour elles, les autres marchandises, lorsque l'expéditeur demande l'application d'un tarif déterminé, sous le nom prévu dans ce tarif, et dans tous les autres cas, sous la dénomination, correspondant à leur nature, usitée par le commerce dans l'Etat de départ;

d) Le poids ou, à défaut, une indication analogue, conforme aux prescriptions du chemin de fer expéditeur. Lorsque les lois ou règlements du pays de départ autorisent l'expéditeur à remettre ses envois sans mention du poids ou de l'indication en tenant lieu, ce poids ou cette indication doivent être inscrits par le chemin de fer expéditeur;

e) Pour les envois de détail : le nombre de colis et la description de l'emballage. Ces mêmes mentions doivent figurer dans la lettre de voiture concernant les wagons complets comportant un ou plusieurs éléments de chargement, expédiés en trafic fer-mer et qui doivent être transbordés.

Pour les envois dont le chargement incombe à l'expéditeur : le numéro du wagon et, en outre, pour les wagons de particuliers, la tare;

f) L'énumération détaillée des pièces requises par les douanes et autres autorités administratives et qui sont jointes à la lettre de voiture ou mentionnées comme tenues à la disposition du chemin de fer dans une gare désignée ou dans un bureau de douane ou de toute autre autorité;

g) Le nom et l'adresse de l'expéditeur complétés, si'il le juge utile, par son adresse télégraphique ou téléphonique. Une seule personne physique ou autre sujet de droit doit figurer sur la lettre de voiture comme expéditeur. Si les lois et règlements en vigueur à la gare expéditrice l'exigent, l'expéditeur doit ajouter à son nom et à son adresse sa signature manuscrite, imprimée ou apposée au moyen d'un timbre; à cet effet, le modèle de lettre de voiture utilisé peut comporter la mention «signature».

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

a) La mention «en gare (bureau restant)» ou la mention «livrable à domicile», à la condition que ces modes de livraison soient admis à la gare destinataire. L'expéditeur qui demande que l'envoi soit livré sur un embranchement du destinataire doit porter la mention correspondante dans la lettre de voiture, à la suite des nom et adresse du destinataire;

b) Les tarifs à appliquer, notamment les tarifs spéciaux ou exceptionnels prévus à l'article 11, § 4, lettre c), et à l'article 35;

c) La somme en chiffres représentant l'intérêt à la livraison déclaré conformément à l'article 20;

d) Les frais que l'expéditeur prend à sa charge conformément aux dispositions de l'article 17;

e) Le montant du remboursement et des débours en chiffres (article 19);

f) L'itinéraire prescrit conformément aux dispositions de l'article 10, § 1, et l'indication des gares où doivent s'accomplir les opérations de douane et d'autres autorités administratives;

g) Les indications relatives aux formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives conformément à l'article 15, § 1, deuxième alinéa;

h) La mention que le destinataire n'a pas le droit de modifier le contrat de transport; cette mention doit avoir le libellé suivant : «Destinataire non autorisé à donner des ordres ultérieurs»;

i) Le nombre des convoyeurs ou la mention «sans convoyeur», conformément à l'article 4, § 1, lettre d), 1^o.

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

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

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

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

- a) Des marchandises qui, en raison de leur nature, ne peuvent pas être chargées en commun sans inconvénients;
- b) Des marchandises dont le chargement incombe pour partie au chemin de fer et pour partie à l'expéditeur;
- c) Des marchandises dont le chargement en commun porterait atteinte aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives;
- d) Des marchandises admises au transport sous certaines conditions, lorsqu'il s'agit de matières et objets dont le chargement en commun ou avec d'autres marchandises est interdit en vertu de l'Annexe 1 à la présente Convention ou des accords et clauses tarifaires prévus à l'article 4, § 2.

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

- a) Les masses indivisibles et objets de dimensions exceptionnelles dont le chargement exige plus d'un wagon;
- b) Les envois chargés en plusieurs wagons, lorsque des dispositions particulières au trafic, des tarifs internationaux ou des accords entre les chemins de fer intéressés l'autorisent pour tout l'itinéraire.

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

- «Envoi de N . . .»;
- «Par ordre de N . . .»;
- «A la disposition de N . . .»;
- «Pour être réexpédié à N . . .»;
- «Assuré auprès de N . . .»;
- «Pour la ligne de navigation N . . .» ou «pour le navire N . . .»;
- «Provenant de la ligne de navigation N . . .» ou «du navire N . . .»;
- «Pour la ligne de service automobile N . . .»;
- «Provenant de la ligne de service automobile N . . .»;

- «Pour la ligne aérienne N . . .»;
- «Provenant de la ligne aérienne N . . .»;
- «Pour l'exportation à destination de N . . .».

**Article 7. RESPONSABILITÉ POUR LES ÉNONCIATIONS DE LA LETTRE DE VOITURE.
MESURES À PRENDRE EN CAS DE SURCHARGE. SURTAXES**

§ 1. L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations inscrites par ses soins dans la lettre de voiture; il supporte toutes les conséquences résultant du fait que ces déclarations ou indications seraient irrégulières, inexactes, incomplètes ou inscrites ailleurs qu'à la place réservée à chacune d'elles; si cette place est insuffisante, une mention portée à cette même place par l'expéditeur renverra à l'endroit de la lettre de voiture où se trouve le complément de l'inscription.

§ 2. Le chemin de fer a toujours le droit de vérifier si l'envoi répond aux énonciations de la lettre de voiture et si les prescriptions relatives au transport des marchandises admises au transport sous certaines conditions ont été respectées.

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

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

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

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

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

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

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

- a) Si la différence est manifestement due à la nature de la marchandise ou aux influences atmosphériques;
- b) Si le pesage opéré par le chemin de fer après la conclusion du contrat de transport est effectué sur pont-bascule et ne fait pas apparaître une différence supérieure à deux

pour cent du poids constaté par la gare expéditrice ou, à défaut, du poids déclaré par l'expéditeur.

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

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

a) La surtaxe est égale à deux francs par kg de poids brut du colis entier

1° En cas de désignation irrégulière, inexacte ou incomplète des matières et objets exclus du transport en vertu de l'Annexe I,

2° En cas, soit de désignation irrégulière, inexacte ou incomplète des matières et objets admis au transport sous certaines conditions en vertu de l'Annexe I, soit d'inobservation de ces conditions;

b) La surtaxe est égale à quinze francs par 100 kg de poids en excédent sur la limite de charge, en cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur;

c) La surtaxe est égale au double de la différence

1° Entre le prix de transport qui aurait dû être perçu depuis le point de départ jusqu'au point de destination et celui qui a été calculé, en cas de désignation indiquant d'une manière irrégulière, inexacte ou incomplète la nature d'une expédition comprenant des marchandises autres que celles qui sont prévues sous lettre a), ou en général en cas de désignation pouvant faire bénéficier l'envoi d'un tarif plus réduit que celui qui est effectivement applicable;

2° Entre le prix de transport du poids déclaré et celui du poids constaté, en cas d'indication d'un poids inférieur au poids réel.

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

d) S'il y a, pour un même wagon, indication d'un poids inférieur au poids réel et surcharge, les surtaxes relatives à ces deux infractions sont perçues cumulativement.

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

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

§ 10. La surtaxe n'est pas due :

a) En cas d'indication inexacte du poids, lorsque le pesage par le chemin de fer est obligatoire d'après les règles en vigueur à la gare expéditrice;

b) En cas d'indication inexacte du poids ou en cas de surcharge, si l'expéditeur a demandé dans la lettre de voiture que le pesage soit fait par le chemin de fer;

c) En cas de surcharge occasionnée, au cours du transport, par des influences atmosphériques, s'il est prouvé que le chargement du wagon ne dépassait pas la limite de charge lors de la remise au transport à la gare expéditrice;

d) En cas d'augmentation de poids survenue pendant le transport, sans qu'il y ait surcharge, s'il est prouvé que cette augmentation est due à des influences atmosphériques;

e) En cas d'indication inexacte du poids sans qu'il y ait surcharge, lorsque la différence entre le poids indiqué dans la lettre de voiture et le poids constaté ne dépasse pas trois pour cent du poids déclaré;

f) En cas de surcharge d'un wagon, lorsque le chemin de fer n'a ni publié ni indiqué à l'expéditeur la limite de charge d'une manière qui lui permette de l'observer.

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

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

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

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

Article 8. CONCLUSION DU CONTRAT DE TRANSPORT. DUPLICATA DE LA LETTRE DE VOITURE

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

§ 2. L'apposition du timbre sur la lettre de voiture et, le cas échéant, sur chaque feuille complémentaire doit avoir lieu immédiatement après la remise de la totalité de l'envoi faisant l'objet de la lettre de voiture et — en tant que les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice le prévoient — le paiement des frais que l'expéditeur prend à sa charge ou le dépôt d'une garantie conformément à l'article 17, § 7. L'apposition du timbre doit avoir lieu en présence de l'expéditeur si celui-ci le demande.

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

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

Le chemin de fer n'est responsable ni du poids de la marchandise ni du nombre des colis résultant des énonciations de la lettre de voiture lorsqu'il est évident qu'aucun manque effectif ne correspond à la différence de poids ou de nombre des colis.

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

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

Article 9. TARIFS. ACCORDS PARTICULIERS

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

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

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

a) Si un tarif international prévoit l'extension d'un tarif intérieur au parcours total, les délais de publication de ce tarif intérieur sont applicables;

b) Si les majorations des prix d'un tarif international sont consécutives à un relèvement général des prix des tarifs intérieurs d'un chemin de fer participant, elles entrent en vigueur le lendemain de leur publication, à condition que l'adaptation des prix du tarif international qu'entraîne ce relèvement ait été annoncée au moins quinze jours à l'avance. Cette annonce ne peut toutefois pas être antérieure à la date de la publication du relèvement des prix des tarifs intérieurs en cause;

c) Si les prix de transport et frais accessoires prévus dans les tarifs internationaux doivent être modifiés pour tenir compte des fluctuations de change ou si des erreurs manifestes doivent être rectifiées, ces modifications et rectifications entrent en vigueur le lendemain de leur publication.

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

Les tarifs et les modifications de tarifs sont considérés comme dûment publiés au moment où le chemin de fer en met tous les détails à la disposition des usagers.

§ 2. Les tarifs doivent faire connaître toutes les conditions spéciales aux divers transports, et notamment le régime de vitesse auquel ils s'appliquent. Si, pour toutes les marchandises ou pour certaines d'entre elles, ou pour certains parcours, un chemin de fer a une tarification ne comportant qu'un seul régime de vitesse, cette tarification peut être appliquée aux transports effectués tant avec une lettre de voiture de petite vitesse qu'avec une lettre de voiture de grande vitesse, sous les conditions de délai de livraison qui résultent, pour chacune de ces lettres de voiture, des dispositions de l'article 6, § 3, et de l'article 11.

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

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

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

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

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

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

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

§ 4. Il n'est perçu au profit des chemins de fer, en sus du prix de transport et des frais accessoires prévus par les tarifs, aucune somme autre que les dépenses faites par eux, telles que droits de douane, d'octroi, de police, frais de camionnage d'une gare à

l'autre non indiqués par le tarif, frais de réparations à l'emballage extérieur ou intérieur des marchandises, nécessaires pour en assurer la conservation, et autres dépenses analogues. Ces dépenses doivent être dûment constatées et décomptées à part sur la lettre de voiture, avec toutes justifications utiles. Quand ces justifications ont été fournies par des pièces jointes à la lettre de voiture et que le paiement des dépenses correspondantes incombe à l'expéditeur, ces pièces ne sont pas livrées au destinataire avec la lettre de voiture, mais sont remises à l'expéditeur avec le compte des frais mentionné à l'article 17, § 7.

Article 10. ITINÉRAIRES ET TARIFS APPLICABLES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Il en est de même si, à défaut d'indications suffisantes de l'expéditeur, le chemin de fer a appliqué la soudure des tarifs alors qu'il existe un tarif international plus avantageux quant au prix, toutes autres conditions étant par ailleurs identiques.

Article 11. DÉLAIS DE LIVRAISON

§ 1. Les délais de livraison sont fixés par les règlements en vigueur entre les chemins de fer participant au transport ou par les tarifs internationaux applicables depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire. Les délais ainsi fixés ne doivent pas être supérieurs à ceux qui résulteraient des dispositions des paragraphes suivants.

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

- a) Pour les wagons complets :
- 1° En grande vitesse :

Délai d'expédition	12 heures;
Délai de transport	
— pour les premiers 300 km	24 heures;
— et ensuite par fraction indivisible de 400 km	24 heures;
 - 2° En petite vitesse :

Délai d'expédition	24 heures;
Délai de transport	
— pour les premiers 200 km	24 heures;
— et ensuite par fraction indivisible de 300 km	24 heures;
- b) Pour les envois de détail :
- 1° En grande vitesse :

Délai d'expédition	12 heures;
Délai de transport, par fraction indivisible de 300 km	24 heures;
 - 2° En petite vitesse :

Délai d'expédition	24 heures;
Délai de transport, par fraction indivisible de 200 km	24 heures.

Toutes les distances se rapportent aux distances d'application des tarifs.

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

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

- a) Pour les envois remis à l'expédition en dehors des gares ou livrables en dehors des gares;
- b) Pour les transports qui empruntent :
 - Soit une ligne ou un réseau non équipé pour le traitement rapide des envois,
 - Soit la mer ou les voies navigables intérieures par bac ou par bateau,
 - Soit une route ne comportant pas de voie ferrée,
 - Soit certains raccordements reliant deux lignes d'un même réseau ou de réseaux différents,
 - Soit une ligne secondaire,
 - Soit une ligne dont les rails n'ont pas l'écartement normal;
- c) Pour les transports qui sont taxés à des tarifs intérieurs spéciaux et exceptionnels à prix réduits;
- d) A l'occasion de circonstances extraordinaires de nature à déterminer :
 - Soit un développement anormal du trafic,
 - Soit des difficultés anormales pour l'exploitation.

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

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

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

§ 7. Le délai de livraison est prolongé pour tous les envois, sauf faute imputable au chemin de fer, de la durée du séjour que nécessitent :

- a*) La vérification conforme à l'article 7, §§ 2 et 3, qui fait apparaître des différences par rapport aux inscriptions dans la lettre de voiture;
- b*) L'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives;
- c*) La modification du contrat de transport ordonnée en vertu de l'article 21 ou de l'article 22;
- d*) Les soins spéciaux à donner à l'envoi (soins à donner aux animaux, réglage, etc.);
- e*) Le transbordement ou la rectification d'un chargement défectueux effectué par l'expéditeur;
- f*) Toute interruption de trafic empêchant temporairement de commencer ou de continuer le transport.

§ 8. Le délai de livraison est suspendu :

- a*) Pour la petite vitesse, les dimanches et jours fériés légaux;
- b*) Pour la grande vitesse, les dimanches et certains jours fériés légaux lorsque, dans un Etat, les lois ou règlements prévoient pour ceux-ci une suspension du délai de livraison en trafic ferroviaire intérieur;
- c*) Pour la grande vitesse et la petite vitesse, les samedis, lorsque, dans un Etat, les lois ou règlements prévoient pour ceux-ci une suspension du délai de livraison en trafic ferroviaire intérieur.

§ 9. La cause et la durée des prolongations et suspensions du délai de livraison prévues aux §§ 7 et 8 doivent être mentionnées dans la lettre de voiture. Le cas échéant, ces prolongations et suspensions peuvent être prouvées par des moyens autres que les mentions portées sur la lettre de voiture.

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

En outre, pour les envois en grande vitesse, lorsque le délai de livraison doit prendre fin un dimanche ou un jour férié définis au § 8, lettre *b*), l'expiration de ce délai est reportée à l'heure correspondante du premier jour ouvrable suivant.

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

- a*) L'arrivée de la marchandise est notifiée et celle-ci tenue à disposition du destinataire, lorsqu'il s'agit d'envois livrables en gare et qui doivent faire l'objet d'un avis d'arrivée;
- b*) La marchandise est tenue à disposition du destinataire, lorsqu'il s'agit d'envois livrables en gare et qui ne font pas l'objet d'un avis d'arrivée;
- c*) La marchandise est mise à la disposition du destinataire, lorsqu'il s'agit d'envois livrables en dehors des gares.

Article 12. ETAT, EMBALLAGE ET MARQUAGE DE LA MARCHANDISE

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

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

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

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

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

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

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

- a) L'adresse du destinataire sur le colis lui-même ou sur une étiquette agréée par le chemin de fer;
- b) La gare destinataire.

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

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

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

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

Article 13. PIÈCES À FOURNIR POUR L'ACCOMPLISSEMENT DES FORMALITÉS EXIGÉES PAR LES DOUANES OU PAR D'AUTRES AUTORITÉS ADMINISTRATIVES. FERMETURE DOUANIÈRE

§ 1. L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les pièces qui sont nécessaires à l'accomplissement, avant la livraison de la marchandise au destinataire, des

formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives. Ces pièces doivent concerner uniquement les marchandises faisant l'objet d'une même lettre de voiture, à moins que les prescriptions administratives ou les tarifs n'en disposent autrement.

Lorsque ces pièces ne sont pas jointes à la lettre de voiture (voir article 15, § 1) ou si elles doivent être fournies par le destinataire, l'expéditeur est tenu d'indiquer dans la lettre de voiture la gare, le bureau de douane ou de toute autre autorité où les pièces respectives seront mises à la disposition du chemin de fer et où les formalités doivent être remplies. Si l'expéditeur assiste lui-même aux opérations exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives ou s'y fait représenter par un mandataire, il suffit que ces pièces soient présentées lors des dites opérations.

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

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

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

§ 3. L'expéditeur est tenu de se conformer aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives au sujet de l'emballage et du bâchage des marchandises. Si l'expéditeur n'a pas emballé ou bâché les marchandises conformément à ces prescriptions, le chemin de fer a le droit d'y pourvoir, les frais grevant la marchandise.

Le chemin de fer peut refuser les envois dont la fermeture apposée par les douanes ou par d'autres autorités administratives est endommagée ou défectueuse.

Chapitre II. *EXÉCUTION DU CONTRAT DE TRANSPORT*

Article 14. REMISE AU TRANSPORT ET CHARGEMENT DES MARCHANDISES

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

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

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

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

Article 15. FORMALITÉS EXIGÉES PAR LES DOUANES OU PAR D'AUTRES AUTORITÉS ADMINISTRATIVES

§ 1. En cours de route, les formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives sont remplies par le chemin de fer. Celui-ci est libre, sous sa

propre responsabilité, de confier ce soin à un mandataire ou de s'en charger lui-même. Dans l'un et l'autre cas, le chemin de fer assume les obligations d'un commissionnaire.

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

- a) D'assister lui-même aux opérations prévues à l'alinéa précédent ou de s'y faire représenter par un mandataire, pour fournir tous renseignements et présenter toutes observations utiles;
- b) Si et dans la mesure où les lois et règlements du pays où doivent s'effectuer les formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives l'autorisent, d'accomplir lui-même ces formalités ou de les faire accomplir par un mandataire;
- c) Lorsque lui-même ou son mandataire assiste aux opérations précitées ou les effectue, de procéder également au paiement des droits de douane et autres frais si les lois et règlements du pays où s'accomplissent les dites opérations l'autorisent.

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

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

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

§ 2. Sous réserve de l'exception prévue au § 1, dernier alinéa, le destinataire a le droit d'accomplir les formalités douanières à la gare destinataire pourvue d'un bureau de douane, si la lettre de voiture prescrit le dédouanement à l'arrivée ou si, en l'absence de cette prescription, la marchandise arrive sous régime de douane. Les formalités susdites peuvent également être accomplies par le destinataire à la gare de destination non pourvue d'un bureau de douane, si les lois ou les règlements nationaux l'admettent ou s'il y a une autorisation préalable du chemin de fer et de la douane. Si le destinataire use de l'un des droits que lui donne le présent alinéa, il doit acquitter au préalable les frais grevant l'envoi.

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

Article 16. LIVRAISON

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

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

§ 2. Sont assimilés à la livraison de la marchandise au destinataire,

- a) La remise de celle-ci aux autorités de douane ou d'octroi dans leurs locaux d'expédition ou dans leurs entrepôts, lorsque ceux-ci ne se trouvent pas sous la garde du chemin de fer,
- b) L'entreposage auprès du chemin de fer ou le dépôt chez un commissionnaire-expéditeur ou dans un entrepôt public,

effectués conformément aux dispositions en vigueur.

§ 3. Les lois et règlements en vigueur à la gare destinataire ou les contrats avec le destinataire déterminent si le chemin de fer a le droit ou l'obligation de remettre la marchandise au destinataire ailleurs qu'à la gare destinataire, soit sur embranchement particulier, soit à son domicile, soit dans un dépôt du chemin de fer. Si le chemin de fer remet ou fait remettre la marchandise sur un embranchement particulier, à domicile ou dans un dépôt, la livraison n'est réputée effectuée qu'au moment de cette remise. Sauf accord contraire entre le chemin de fer et l'embranché, les opérations effectuées par le chemin de fer, pour le compte et sous la direction de l'embranché, ne sont pas couvertes par le contrat de transport.

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

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

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

Article 17. PAIEMENT DES FRAIS

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

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

§ 2. L'expéditeur qui prend à sa charge la totalité ou une partie des frais doit l'indiquer dans la lettre de voiture en utilisant l'une des mentions suivantes :

- a) 1° «Franco de port», s'il prend à sa charge uniquement le prix de transport;
- 2° «Franco de port y compris . . .», s'il prend à sa charge des frais en sus du prix de transport. Il doit désigner exactement ces frais; les adjonctions, qui ne peuvent concerner que des frais accessoires ou autres frais survenant à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison, ainsi que les sommes perçues soit par les douanes, soit par d'autres autorités administratives, ne doivent pas avoir pour effet de diviser le montant total d'une même catégorie de frais (par exemple le montant total des droits de douane et des autres sommes à payer à la douane, la taxe sur la valeur ajoutée étant considérée comme une catégorie séparée);
- 3° «Franco de port jusqu'à X» (X désignant nommément le point où se fait la soudure des tarifications des pays limitrophes), s'il prend à sa charge le prix de transport jusqu'à X;
- 4° «Franco de port y compris . . . jusqu'à X» (X désignant nommément le point où se fait la soudure des tarifications des pays limitrophes), s'il prend à sa charge des frais en sus du prix de transport jusqu'à X, à l'exclusion de tous frais se rapportant au pays ou au chemin de fer subséquent. L'expéditeur doit désigner exactement ces frais; les adjonctions, qui ne peuvent concerner que des frais accessoires ou autres frais survenant à partir de l'acceptation

au transport jusqu'à X, ainsi que les sommes perçues soit par les douanes, soit par d'autres autorités administratives, ne doivent pas avoir pour effet de diviser le montant total d'une même catégorie de frais (par exemple le montant total des droits de douane et des autres sommes à payer à la douane, la taxe sur la valeur ajoutée étant considérée comme une catégorie séparée);

b) «Franco de tous frais», s'il prend à sa charge tous les frais (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais);

c) «Franco pour . . .», s'il prend à sa charge une somme déterminée. Sauf dispositions contraires dans les tarifs, cette somme doit être exprimée dans la monnaie du pays expéditeur.

Les frais accessoires et autres frais qui, d'après les règlements et les tarifs intérieurs du pays expéditeur ou, le cas échéant, d'après le tarif international appliqué, doivent être calculés pour tout le parcours intéressé, ainsi que la taxe d'intérêt à la livraison prévue à l'article 20, § 2, sont toujours payés en totalité par l'expéditeur en cas de paiement des frais selon lettre a) 4°.

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

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

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

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

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

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

Article 18. RECTIFICATION DES PERCEPTIONS

§ 1. En cas d'application irrégulière d'un tarif ou d'erreur dans la détermination ou la perception des frais, le trop-perçu est restitué d'office par le chemin de fer ou le moins-perçu versé au chemin de fer, pour autant que la différence en plus ou en moins dépasse dix francs par lettre de voiture.

§ 2. Le paiement au chemin de fer des moins-perçus incombe à l'expéditeur si la lettre de voiture n'est pas retirée. Lorsque la lettre de voiture a été acceptée par le destinataire ou lorsque le contrat de transport a été modifié en vertu de l'article 22, l'expéditeur n'est tenu au paiement d'un moins-perçu que dans la mesure où il porte sur

les frais qu'il a pris à sa charge en vertu de la mention d'affranchissement inscrite par lui sur la lettre de voiture; le complément du moins-perçu est à la charge du destinataire.

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

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

Si l'ayant droit ne remet pas au chemin de fer, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective des pièces.

Article 19. REMBOURSEMENTS ET DÉBOURS

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

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

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

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

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

Article 20. DÉCLARATION D'INTÉRÊT À LA LIVRAISON

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

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

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

Chapitre III. MODIFICATION DU CONTRAT DE TRANSPORT

Article 21. DROIT POUR L'EXPÉDITEUR DE MODIFIER LE CONTRAT DE TRANSPORT

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

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

ouverte aux deux services; il peut également prescrire le tarif à appliquer et l'itinéraire à suivre. L'expéditeur doit également donner une nouvelle prescription d'affranchissement, s'il a pris des frais à sa charge jusqu'à un point de soudure des tarifications, selon les modalités de l'article 17, § 2, et si, par suite de la modification du contrat de transport, l'envoi n'est plus acheminé par ce point. La nouvelle prescription d'affranchissement ne doit toutefois pas entraîner de modification de la prescription initiale pour les pays déjà empruntés, à l'exception de la modification admise sous lettre *h*).

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

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

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

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

§ 2. Les ordres ultérieurs mentionnés ci-dessus doivent être donnés au moyen d'une déclaration écrite conforme au modèle fixé par les chemins de fer et publié.

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 22. DROIT POUR LE DESTINATAIRE DE MODIFIER LE CONTRAT DE TRANSPORT

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

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

Le destinataire peut ordonner :

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

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

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

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

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

§ 2. Les ordres mentionnés ci-dessus doivent être donnés, au moyen d'une déclaration écrite conforme au modèle fixé par les chemins de fer et publié, soit à la gare destinataire, soit à la gare d'entrée dans le pays de destination.

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

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

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

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

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

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

Article 23. EXÉCUTION DES ORDRES ULTÉRIEURS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 24. EMPÊCHEMENTS AU TRANSPORT

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

§ 2. S'il n'y a pas d'autre voie de transport ou si, pour d'autres motifs, la continuation du transport n'est pas possible, le chemin de fer demande des instructions à

l'expéditeur; toutefois, cette demande n'est pas obligatoire pour le chemin de fer dans le cas d'empêchement temporaire résultant des circonstances prévues à l'article 5, § 4.

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

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

§ 4. L'expéditeur avisé d'un empêchement au transport peut donner ses instructions soit à la gare expéditrice, soit à la gare où se trouve la marchandise. S'il modifie la désignation du destinataire ou de la gare destinataire ou s'il donne ses instructions à une gare autre que la gare expéditrice, il doit inscrire ses instructions sur le duplicata de la lettre de voiture qui doit être présenté.

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

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

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

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

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

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

Article 25. EMPÊCHEMENTS À LA LIVRAISON

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TITRE III. RESPONSABILITÉ. ACTIONS

Chapitre premier. RESPONSABILITÉ

Article 26. RESPONSABILITÉ COLLECTIVE DES CHEMINS DE FER

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

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

Article 27. ETENDUE DE LA RESPONSABILITÉ

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

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

§ 3. Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité, lorsque la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou plusieurs des faits ci-après :

- a) Transport effectué en wagon découvert en vertu des dispositions applicables ou d'accords conclus avec l'expéditeur et indiqués dans la lettre de voiture;
- b) Absence ou défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries quand elles ne sont pas emballées ou sont mal emballées;
- c) Opérations de chargement par l'expéditeur ou de déchargement par le destinataire en vertu des dispositions applicables ou d'accords conclus avec l'expéditeur et indiqués dans la lettre de voiture, ou d'accords conclus avec le destinataire;

— Chargement dans un wagon qui présente un vice apparent pour l'expéditeur ou chargement défectueux, lorsque ce chargement a été effectué par l'expéditeur en vertu des dispositions applicables ou d'accords conclus avec l'expéditeur et indiqués dans la lettre de voiture;

- d) Accomplissement par l'expéditeur, le destinataire ou un mandataire de l'un d'eux, des formalités exigées par les douanes ou autres autorités administratives;
- e) Nature de certaines marchandises exposées par des causes inhérentes à cette nature même soit à la perte totale ou partielle, soit à l'avarie, notamment par bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, dessiccation, déperdition;
- f) Expédition sous une dénomination irrégulière, inexacte ou incomplète d'objets exclus du transport; expédition sous une dénomination irrégulière, inexacte ou incomplète ou inobservation par l'expéditeur des mesures de précaution prescrites pour les objets admis sous conditions;
- g) Transport d'animaux vivants;
- h) Transport des envois qui, en vertu de la présente Convention, des dispositions applicables ou des accords conclus avec l'expéditeur et indiqués dans la lettre de voiture, doivent être effectués sous escorte, en tant que la perte ou l'avarie résulte d'un risque que l'escorte avait pour but d'éviter.

Article 28. CHARGE DE LA PREUVE

§ 1. La preuve que le dépassement du délai de livraison, la perte ou l'avarie a eu pour cause un des faits prévus à l'article 27, § 2, incombe au chemin de fer.

§ 2. Lorsque le chemin de fer établit que, eu égard aux circonstances de fait, la perte ou l'avarie a pu résulter d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 27, § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de faire la preuve que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

Cette présomption n'est pas applicable dans le cas prévu à l'article 27, § 3, lettre a), s'il y a manquant d'une importance anormale ou perte de colis.

Article 29. PRÉSUMPTION EN CAS DE RÉEXPÉDITION

§ 1. Lorsqu'un envoi expédié aux conditions de la présente Convention a été réexpédié aux conditions de la même Convention et qu'une perte partielle ou une avarie est constatée après la réexpédition, il y a présomption qu'elle s'est produite au cours du dernier contrat de transport si les conditions suivantes sont remplies :

- a) L'envoi est resté toujours sous la garde du chemin de fer;
- b) L'envoi a été réexpédié tel qu'il est arrivé à la gare de réexpédition.

§ 2. La même présomption est applicable lorsque le contrat de transport antérieur à la réexpédition n'était pas soumis à la présente Convention, à condition que cette Convention eût été applicable en cas d'expédition directe entre la première gare expéditrice et la dernière gare destinataire.

Article 30. PRÉSUMPTION DE PERTE DE LA MARCHANDISE. CAS OÙ ELLE EST RETROUVÉE

§ 1. L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue quand elle n'a pas été livrée au destinataire ou tenue à sa disposition dans les trente jours qui suivent l'expiration des délais de livraison.

§ 2. L'ayant droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, peut demander, par écrit, à être avisé sans délai dans le cas où la marchandise serait retrouvée au cours de l'année qui suivra le paiement de l'indemnité. Il lui est donné acte par écrit de cette demande.

§ 3. Dans le délai de trente jours qui suit la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée à l'une des gares du parcours, contre paiement des frais afférents au transport depuis la gare expéditrice jusqu'à celle où a lieu

la livraison et contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue, déduction faite, éventuellement, des frais qui auraient été compris dans cette indemnité, et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour dépassement du délai de livraison prévue à l'article 34 et, s'il y a lieu, à l'article 36.

§ 4. A défaut soit de la demande prévue au § 2, soit d'instructions données dans le délai de trente jours prévu au § 3, ou encore si la marchandise n'a été retrouvée que plus d'un an après le paiement de l'indemnité, le chemin de fer en dispose conformément aux lois et règlements de l'Etat dont il relève.

Article 31. MONTANT DE L'INDEMNITÉ EN CAS DE PERTE DE LA MARCHANDISE

§ 1. Quand, en vertu des dispositions de la présente Convention, une indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du chemin de fer, elle est calculée :

- D'après le cours à la bourse,
- A défaut de cours, d'après le prix courant sur le marché,
- A défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle.

Ces éléments de calcul se rapportent aux marchandises de mêmes nature et qualité, au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport.

Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser 50 francs par kilogramme de poids brut manquant, sous réserve des limitations prévues à l'article 35.

Sont en outre restitués le prix de transport, les droits de douane et les autres sommes déboursées à l'occasion du transport de la marchandise perdue, sans autres dommages-intérêts.

§ 2. Lorsque les éléments qui servent de base au calcul de l'indemnité ne sont pas exprimés dans la monnaie de l'Etat où le paiement est réclamé, la conversion est faite d'après le cours aux jour et lieu du paiement de l'indemnité.

Article 32. RESTRICTIONS DE LA RESPONSABILITÉ EN CAS DE DÉCHET DE ROUTE

§ 1. En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature, subissent généralement un déchet de route par le seul fait du transport, le chemin de fer ne répond que de la partie du déchet de route qui dépasse la tolérance déterminée comme suit, quel que soit le parcours effectué :

a) Deux pour cent du poids pour les marchandises liquides ou remises au transport à l'état humide ainsi que pour les marchandises suivantes :

Bois de réglisse	Laine
Bois de teinture râpés ou moulus.	Légumes frais
Champignons frais	Mastic frais
Charbons et cokes	Os entiers ou moulus
Cornes et onglons	Peaux
Crins	Poissons séchés
Cuir	Racines
Déchets de peaux	Savons et huiles concrètes
Ecorces	Sel
Feuilles de tabac fraîches	Soies de porc
Fourrures	Tabac hâché
Fruits frais, séchés ou cuits	Tendons d'animaux
Graisses	Tourbe
Houblon	

b) Un pour cent pour toutes les autres marchandises sèches également sujettes à déchet de route.

§ 2. La restriction de responsabilité prévue au § 1 ne peut être invoquée s'il est prouvé, d'après les circonstances de fait, que la perte ne résulte pas des causes qui justifient la tolérance.

§ 3. Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, le déchet de route est calculé pour chaque colis, lorsque son poids au départ est indiqué séparément sur la lettre de voiture ou peut être constaté d'une autre manière.

§ 4. En cas de perte totale de la marchandise, il n'est fait aucune déduction résultant du déchet de route pour le calcul de l'indemnité.

§ 5. Les prescriptions du présent article ne dérogent en rien à celles des articles 27 et 28.

Article 33. MONTANT DE L'INDEMNITÉ EN CAS D'AVARIE DE LA MARCHANDISE

En cas d'avarie, le chemin de fer est tenu de payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, le montant représentant la moins-value de la marchandise. Ce montant est calculé en appliquant à la valeur de la marchandise définie selon l'article 31, le pourcentage de dépréciation au lieu de destination. Sont en outre restitués, dans la même proportion, les frais prévus à l'article 31, § 1, dernier alinéa.

Toutefois l'indemnité ne peut dépasser :

- a) Si la totalité de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale;
- b) Si une partie seulement de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

Article 34. MONTANT DE L'INDEMNITÉ POUR DÉPASSEMENT DU DÉLAI DE LIVRAISON

§ 1. En cas de dépassement de plus de 48 heures du délai de livraison et si l'ayant droit ne prouve pas qu'un dommage en est résulté, le chemin de fer est tenu de restituer un dixième du prix du transport, mais au maximum 50 francs par envoi.

§ 2. Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté du dépassement du délai de livraison, il est payé, pour ce dommage, une indemnité qui ne peut pas dépasser le double du prix de transport.

§ 3. Les indemnités prévues aux §§ 1 et 2 ne peuvent pas se cumuler avec celles qui seraient dues pour perte totale de la marchandise.

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

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

Dans tous les cas, le cumul des indemnités prévues aux §§ 1 et 2 avec celles prévues aux articles 31 et 33 ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité totale supérieure à celle qui serait due en cas de perte totale de la marchandise.

Article 35. LIMITATION DE L'INDEMNITÉ PAR CERTAINS TARIFS

Lorsque le chemin de fer accorde des conditions particulières de transport (tarifs spéciaux ou exceptionnels) comportant une réduction sur le prix de transport calculé d'après les conditions ordinaires (tarifs généraux), il peut limiter l'indemnité due à l'ayant droit en cas de dépassement du délai de livraison, de perte ou d'avarie, à condition qu'une telle limite soit indiquée dans le tarif.

Lorsque la limite ainsi fixée résulte d'un tarif appliqué seulement sur une fraction du parcours, elle ne peut être invoquée que si le fait générateur de l'indemnité s'est produit sur cette partie du parcours.

Article 36. MONTANT DE L'INDEMNITÉ EN CAS DE DÉCLARATION D'INTÉRÊT
À LA LIVRAISON

S'il y a eu déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être réclamé, outre les indemnités prévues aux articles 31, 33, 34 et, s'il y a lieu, à l'article 35, la réparation du dommage supplémentaire prouvé jusqu'à concurrence du montant de l'intérêt déclaré.

Article 37. MONTANT DE L'INDEMNITÉ EN CAS DE DOL OU DE FAUTE LOURDE IMPUTABLE
AU CHEMIN DE FER

Dans tous les cas où le dépassement du délai de livraison, la perte totale ou partielle ou l'avarie subis par la marchandise ont pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer, celui-ci doit complètement indemniser l'ayant droit pour le préjudice prouvé. En cas de faute lourde, la responsabilité est, toutefois, limitée au double des maxima prévus aux articles 31, 33, 34, 35 et 36.

Article 38. INTÉRÊTS DE L'INDEMNITÉ. RESTITUTION DES INDEMNITÉS

§ 1. L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité. Ces intérêts, calculés à raison de cinq pour cent l'an, ne sont dus que si l'indemnité dépasse dix francs par lettre de voiture; ils courent du jour de la réclamation administrative prévue à l'article 41, ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

Si l'ayant droit ne remet pas au chemin de fer, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective des pièces.

§ 2. Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

Article 39. RESPONSABILITÉ DU CHEMIN DE FER POUR SES AGENTS

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

Toutefois si, à la demande d'un intéressé, les agents du chemin de fer établissent les lettres de voiture, font des traductions ou rendent d'autres services qui n'incombent pas au chemin de fer, ils sont considérés comme agissant pour le compte de la personne à laquelle ils rendent ces services.

Article 40. EXERCICE D' ACTIONS EXTRA CONTRACTUELLES

Dans tous les cas régis par la présente Convention, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le chemin de fer que dans les conditions et limites qui s'y trouvent prévues.

Il en est de même pour toute action exercée contre les personnes dont le chemin de fer répond en vertu de l'article 39.

Chapitre II. RÉCLAMATIONS ADMINISTRATIVES. ACTIONS JUDICIAIRES.
PROCÉDURE ET PRESCRIPTION

Article 41. RÉCLAMATIONS ADMINISTRATIVES

§ 1. Les réclamations administratives relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au chemin de fer désigné à l'article 43.

§ 2. Le droit de présenter une réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le chemin de fer en vertu de l'article 42.

§ 3. Quand l'expéditeur présente la réclamation, il doit produire le duplicata de la lettre de voiture. A défaut, il ne peut présenter de réclamation au chemin de fer qu'avec l'autorisation du destinataire ou s'il apporte la preuve que celui-ci a refusé l'envoi.

Quand le destinataire présente la réclamation, il doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.

§ 4. La lettre de voiture, le duplicata et les autres pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à sa réclamation doivent être présentés soit en originaux, soit en copies, celles-ci dûment légalisées si le chemin de fer le demande.

Lors du règlement de la réclamation, le chemin de fer pourra exiger la présentation en original de la lettre de voiture, du duplicata ou du bulletin de remboursement en vue d'y porter la constatation du règlement.

*Article 42. PERSONNES QUI PEUVENT EXERCER L'ACTION JUDICIAIRE
CONTRE LE CHEMIN DE FER*

§ 1. L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport n'appartient qu'à celui qui a effectué le paiement.

§ 2. L'action judiciaire relative aux remboursements prévus à l'article 19 n'appartient qu'à l'expéditeur.

§ 3. Les autres actions judiciaires contre le chemin de fer qui naissent du contrat de transport appartiennent :

- a) A l'expéditeur jusqu'au moment où le destinataire a, soit retiré la lettre de voiture, soit accepté la marchandise, soit fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 16, § 4, ou de l'article 22;
- b) Au destinataire, à partir du moment où :
 - 1° Il a retiré la lettre de voiture, ou
 - 2° Il a accepté la marchandise, ou
 - 3° Il a fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 16, § 4, ou
 - 4° Il a fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 22. Toutefois le droit d'exercer cette action est éteint dès que la personne désignée par le destinataire conformément à l'article 22, § 1, lettre c), a, soit retiré la lettre de voiture, soit accepté la marchandise, soit fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 16, § 4.

§ 4. Pour exercer ses actions, l'expéditeur doit présenter le duplicata de la lettre de voiture. Toutefois, à défaut, il ne peut exercer les actions qui lui appartiennent en vertu du § 3, lettre a), qu'avec l'autorisation du destinataire ou s'il apporte la preuve que celui-ci a refusé l'envoi.

Pour exercer ses actions, le destinataire doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.

*Article 43. CHEMINS DE FER CONTRE LESQUELS L'ACTION JUDICIAIRE
PEUT ÊTRE EXERCÉE*

§ 1. L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée soit contre le chemin de fer qui a perçu cette somme, soit contre le chemin de fer au profit duquel la somme a été perçue en trop.

§ 2. L'action judiciaire relative aux remboursements prévus à l'article 19 ne peut être exercée que contre le chemin de fer expéditeur.

§ 3. Les autres actions judiciaires qui naissent du contrat de transport peuvent être exercées exclusivement contre le chemin de fer expéditeur, le chemin de fer destinataire ou celui sur lequel s'est produit le fait générateur de l'action.

Le chemin de fer destinataire peut cependant être actionné, même s'il n'a reçu ni la marchandise ni la lettre de voiture.

§ 4. Si le demandeur a le choix entre plusieurs chemins de fer, son droit d'option s'éteint dès que l'action est intentée contre l'un d'eux.

§ 5. L'action judiciaire peut être exercée contre un chemin de fer autre que ceux qui sont désignés aux §§ 1, 2 et 3, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

Article 44. COMPÉTENCE

Les actions judiciaires fondées sur la présente Convention ne peuvent être intentées que devant le juge compétent de l'Etat duquel relève le chemin de fer actionné, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

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

Article 45. CONSTATATION DE LA PERTE PARTIELLE OU D'UNE AVARIE SUBIE PAR UNE MARCHANDISE

§ 1. Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le chemin de fer ou lorsque l'ayant droit en allègue l'existence, le chemin de fer est tenu de dresser sans délai et si possible en présence de cet ayant droit un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état de la marchandise, son poids et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

Une copie de ce procès-verbal doit être remise gratuitement à l'ayant droit.

§ 2. Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander la constatation judiciaire de l'état et du poids de la marchandise, ainsi que des causes et du montant du dommage; la procédure est soumise aux lois et règlements de l'Etat où la constatation judiciaire a lieu.

Article 46. EXTINCTION DE L'ACTION CONTRE LE CHEMIN DE FER

§ 1. L'acceptation de la marchandise par l'ayant droit éteint toute action contre le chemin de fer née du contrat de transport pour dépassement du délai de livraison, perte partielle ou avarie.

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

- a) Si l'ayant droit fournit la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer;
- b) En cas de réclamation pour dépassement du délai de livraison, lorsqu'elle est faite à l'un des chemins de fer désignés par l'article 43, § 3, dans un délai ne dépassant pas soixante jours non compris celui de l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit;
- c) En cas de réclamation pour perte partielle ou pour avarie :
 - 1° Si la perte ou l'avarie a été constatée avant l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit conformément à l'article 45;
 - 2° Si la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 45 n'a été omise que par la faute du chemin de fer;
- d) En cas de réclamation pour dommages non apparents dont l'existence est constatée après l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit à la double condition :
 - 1° Qu'immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les sept jours qui suivent l'acceptation de la marchandise, la demande de constatation conforme à l'article 45 soit faite par l'ayant droit; lorsque ce délai doit prendre fin un dimanche ou un jour férié légal, son expiration est reportée au premier jour ouvrable suivant;
 - 2° Que l'ayant droit prouve que le dommage s'est produit entre l'acceptation au transport et la livraison.

§ 3. Si la marchandise a été réexpédiée dans les conditions prévues à l'article 29, § 1, les actions en indemnité pour perte partielle ou avarie nées de l'un des contrats de transport antérieurs s'éteignent comme s'il s'agissait d'un contrat unique.

Article 47. PRESCRIPTION DE L'ACTION

§ 1. L'action née du contrat de transport est prescrite par un an

Toutefois, la prescription est de deux ans s'il s'agit :

- a) De l'action en versement d'un remboursement perçu par le chemin de fer sur le destinataire;
- b) De l'action en versement du reliquat d'une vente effectuée par le chemin de fer;
- c) D'une action fondée sur un dommage ayant pour cause un dol;
- d) D'une action fondée sur un cas de fraude;
- e) Dans le cas prévu à l'article 29, § 1, de l'action fondée sur l'un des contrats de transport antérieurs à la réexpédition.

§ 2. La prescription court :

- a) Pour les actions en indemnité pour perte partielle, avarie ou dépassement du délai de livraison : du jour où la livraison a eu lieu;
- b) Pour les actions en indemnité pour perte totale : du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;
- c) Pour les actions en paiement ou en restitution de prix de transport, de frais accessoires, d'autres frais ou de surtaxes, ou pour les actions en rectification en cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur de calcul :
 - 1° S'il y a eu paiement : du jour du paiement;
 - 2° S'il n'y a pas eu paiement : du jour de l'acceptation de la marchandise au transport, si le paiement incombe à l'expéditeur, ou du jour où le destinataire a retiré la lettre de voiture, si le paiement lui incombe;
 - 3° S'il s'agit des sommes affranchies à l'aide d'un bulletin d'affranchissement : du jour où le chemin de fer remet à l'expéditeur le compte des frais prévu à l'article 17, § 7; à défaut de cette remise, le délai pour les créances du chemin de fer court à partir du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;
- d) Pour les actions du chemin de fer en paiement d'une somme payée par le destinataire aux lieu et place de l'expéditeur, ou vice versa, et que le chemin de fer est tenu de restituer à l'ayant droit : du jour où la demande de restitution a été faite;
- e) Pour les actions relatives aux remboursements prévus à l'article 19 : du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;
- f) Pour les actions en paiement d'un reliquat de vente : du jour de la vente;
- g) Pour les actions en paiement d'un supplément de droit réclamé par la douane ou par d'autres autorités administratives : du jour de la réclamation de la douane ou de ces autorités;
- h) Dans tous les autres cas : du jour où le droit peut être exercé.

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

§ 3. En cas de réclamation administrative adressée au chemin de fer conformément à l'article 41, la prescription est suspendue jusqu'au jour où le chemin de fer rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y étaient jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait.

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

§ 4. L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.

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

Chapitre III. *RÈGLEMENT DES COMPTES.* *RECOURS DES CHEMINS DE FER ENTRE EUX*

Article 48. RÈGLEMENT DES COMPTES ENTRE CHEMINS [DE] FER

§ 1. Tout chemin de fer qui a encaissé, soit au départ, soit à l'arrivée, les frais ou autres créances résultant du contrat de transport, est tenu de payer aux chemins de fer intéressés la part qui leur revient sur ces frais et créances.

Les modalités de paiement sont fixées dans des accords intervenus entre les chemins de fer.

§ 2. Sous réserve de ses droits contre l'expéditeur, le chemin de fer expéditeur est responsable du prix de transport et des autres frais qu'il n'aurait pas encaissés alors que l'expéditeur les avait pris à sa charge en vertu de la lettre de voiture.

§ 3. Si le chemin de fer destinataire livre la marchandise sans recouvrer les frais ou autres créances résultant du contrat de transport, il en est responsable envers les chemins de fer précédents et les autres intéressés.

§ 4. En cas de carence de paiement de l'un des chemins de fer, constatée par l'Office central des transports internationaux par chemins de fer à la demande de l'un des chemins de fer créanciers, les conséquences en sont supportées par tous les autres chemins de fer qui ont participé au transport, proportionnellement à leur part dans le prix de transport.

Le droit de recours contre le chemin de fer dont la carence a été constatée reste réservé.

Article 49. RECOURS EN CAS D'INDEMNITÉ POUR PERTE OU POUR AVARIE

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

- a) Le chemin de fer par le fait duquel le dommage a été causé en est seul responsable;
- b) Lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé. Si la distinction est impossible dans l'espèce, la charge de l'indemnité est répartie entre eux d'après les principes énoncés à la lettre c);
- c) S'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par le fait d'un ou de plusieurs chemins de fer, la charge de l'indemnité due est répartie entre tous les chemins de fer ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouveraient que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes. La répartition est faite proportionnellement au nombre de kilomètres de distance d'application des tarifs.

§ 2. Dans le cas d'insolvabilité de l'un des chemins de fer, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres chemins de fer qui ont participé au transport, proportionnellement au nombre de kilomètres de distance d'application des tarifs.

*Article 50. RECOURS EN CAS D'INDEMNITÉ POUR DÉPASSEMENT
DU DÉLAI DE LIVRAISON*

§ 1. Les règles énoncées dans l'article 49 sont appliquées en cas d'indemnité payée pour dépassement du délai de livraison. Si le dépassement du délai de livraison a eu pour cause des irrégularités constatées sur plusieurs chemins de fer, la charge de l'indemnité est répartie entre ces chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

§ 2. Les délais de livraison déterminés par l'article 11 sont partagés entre les différents chemins de fer qui ont pris part au transport de la manière suivante :

- a) Entre deux chemins de fer voisins :
 - 1° Le délai d'expédition est partagé par moitié;
 - 2° Le délai de transport est partagé proportionnellement au nombre de kilomètres de distance d'application des tarifs sur chacun des deux chemins de fer;
- b) Entre trois chemins de fer ou plus :
 - 1° Le délai d'expédition est partagé par moitié entre le chemin de fer expéditeur et le chemin de fer destinataire;
 - 2° Un tiers du délai de transport est partagé par parts égales entre tous les chemins de fer participants;
 - 3° Les deux autres tiers du délai de transport sont partagés proportionnellement au nombre de kilomètres de distance d'application des tarifs sur chacun de ces chemins de fer.

§ 3. Les délais supplémentaires auxquels un chemin de fer a droit sont attribués à ce chemin de fer.

§ 4. Le temps écoulé entre la remise de la marchandise au chemin de fer et l'origine du délai d'expédition est attribué exclusivement au chemin de fer expéditeur.

§ 5. Le partage dont il est question ci-dessus n'est pris en considération que dans le cas où le délai de livraison total n'a pas été observé.

Article 51. PROCÉDURE DE RECOURS

§ 1. Le chemin de fer contre lequel est exercé un des recours prévus aux articles 49 et 50 n'est jamais habilité à contester le bien-fondé du paiement effectué par l'administration exerçant le recours, lorsque l'indemnité a été fixée par l'autorité de justice après que l'assignation lui avait été dûment signifiée et qu'il avait été mis à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixe, selon les circonstances de fait, les délais impartis pour la signification et pour l'intervention.

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

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

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

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

Article 52. COMPÉTENCE POUR LES RECOURS

§ 1. Le juge du siège du chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétent pour toutes les actions en recours.

§ 2. Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs chemins de fer, le chemin de fer demandeur a le droit de choisir entre les juges compétents en vertu du § 1, celui devant lequel il porte sa demande.

Article 53. ACCORDS AU SUJET DES RECOURS

Les chemins de fer peuvent déroger par des accords aux règles de recours réciproques définies au chapitre III.

TITRE IV. DISPOSITIONS DIVERSES

Article 54. APPLICATION DU DROIT NATIONAL

A défaut de stipulations dans la présente Convention, dans les dispositions spéciales conformes à l'article 60, § 4, dans les dispositions complémentaires conformes à l'article 60, § 5, et dans les tarifs internationaux, les dispositions des lois et règlements nationaux relatifs au transport dans chaque Etat sont applicables.

Article 55. RÈGLES GÉNÉRALES DE PROCÉDURE

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

Article 56. EXÉCUTION DES JUGEMENTS. SAISIES ET CAUTIONS

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

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

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

§ 3. Le matériel roulant du chemin de fer, ainsi que les objets de toute nature servant au transport et appartenant au chemin de fer, tels que containers, agrès de chargement, bâches, etc., ne peuvent faire l'objet d'une saisie, sur un territoire autre que celui de l'Etat duquel relève le chemin de fer propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de ce dernier Etat.

Les wagons de particuliers ainsi que les objets de toute nature servant au transport, contenus dans ce matériel et appartenant au propriétaire du wagon, ne peuvent faire l'objet d'une saisie, sur un territoire autre que celui de l'Etat du domicile du propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de ce dernier Etat.

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

Article 57. UNITÉ MONÉTAIRE. COURS DE CONVERSION OU D'ACCEPTATION
DES MONNAIES ÉTRANGÈRES

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

§ 2. Le chemin de fer est tenu de publier les cours auxquels il effectue la conversion des prix de transport, des autres frais et des remboursements exprimés en unités monétaires étrangères, qui sont payés en monnaie du pays (cours de conversion).

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

Article 58. OFFICE CENTRAL DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR CHEMINS DE FER

§ 1. Pour faciliter et assurer l'exécution de la présente Convention, il est institué un Office central des transports internationaux par chemins de fer chargé :

- a) De recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacun des chemins de fer intéressés et de les notifier aux autres Etats et chemins de fer;
- b) De recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux;
- c) De faciliter, entre les divers chemins de fer, les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des chemins de fer entre eux;
- d) De tenter, à la demande d'un des Etats contractants ou d'une des entreprises de transport dont les lignes sont inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 59, la conciliation, soit en prêtant ses bons offices ou sa médiation, soit de toute autre manière, en vue de régler les différends entre lesdits Etats ou entreprises ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention;
- e) D'émettre, à la demande des parties en cause — Etats, entreprises de transport ou usagers —, un avis consultatif sur des différends ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention;
- f) De collaborer au règlement de litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention par voie d'arbitrage;
- g) D'instruire les demandes de modifications à la présente Convention et de proposer la réunion des Conférences prévues à l'article 69, quand il y a lieu.

§ 2. Un règlement spécial constituant l'Annexe II à la présente Convention détermine le siège, la composition et l'organisation de cet Office, ainsi que ses moyens d'action. Il en détermine en outre les conditions de fonctionnement et de surveillance.

Article 59. LISTE DES LIGNES SOUMISES À LA CONVENTION

§ 1. L'Office central prévu à l'article 58 est chargé d'établir, de tenir à jour et de publier la liste des lignes soumises à la présente Convention. A cet effet, il reçoit les notifications des Etats contractants relatives à l'inscription sur cette liste ou à la radiation des lignes d'un chemin de fer ou d'une des entreprises mentionnées à l'article 2.

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

§ 3. La radiation d'une ligne est effectuée par l'Office central, dès que celui des Etats contractants à la demande duquel cette ligne a été portée sur la liste lui a notifié qu'elle doit être radiée.

§ 4. La simple réception de l'avis émanant de l'Office central donne immédiatement à chaque chemin de fer le droit de cesser, avec la ligne radiée, toutes relations de transport international, sauf en ce qui concerne les transports en cours, qui doivent être achevés.

Article 60. DISPOSITIONS SPÉCIALES À CERTAINS TRANSPORTS.
DISPOSITIONS COMPLÉMENTAIRES

§ 1. Pour le transport des wagons de particuliers, des dispositions spéciales sont prévues à l'Annexe IV.

§ 2. Pour le transport des containers, des dispositions spéciales sont prévues à l'Annexe V.

§ 3. Pour le transport des colis express, les chemins de fer peuvent au moyen de clauses appropriées de leurs tarifs convenir de certaines dispositions spéciales conformes à l'Annexe VI.

§ 4. Pour les transports énumérés ci-après :

- a) Transports avec document de transport négociable,
- b) Transports à ne livrer que contre remise du duplicata de la lettre de voiture,
- c) Transports de journaux,
- d) Transports de marchandises destinées aux foires ou expositions,
- e) Transports d'agrès de chargement et de moyens de protection contre la chaleur et le froid pour les marchandises transportées,
- f) Transports effectués sous le couvert de lettres de voiture ne servant pas de document de taxation et de facturation,

deux ou plusieurs Etats contractants, par des accords spéciaux, ou les chemins de fer, au moyen de clauses appropriées de leurs tarifs, peuvent convenir de certaines conditions adaptées à ces transports et dérogeant à la présente Convention.

§ 5. Les dispositions complémentaires que certains Etats contractants ou certains chemins de fer participants publient pour l'exécution de la Convention sont communiquées par eux à l'Office central.

Ces dispositions complémentaires peuvent être mises en vigueur sur les chemins de fer qui y ont adhéré, dans les formes prévues par les lois et règlements de chaque Etat, sans pouvoir porter dérogation à la présente Convention.

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

Article 61. RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS PAR VOIE D'ARBITRAGE

§ 1. En tant qu'ils ne peuvent être réglés par les parties elles-mêmes, les litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application, d'une part, de la Convention, valable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel, et des dispositions complémentaires, édictées par certains Etats contractants et, d'autre part, des accords spéciaux prévus à l'article 60, § 4, peuvent, à la demande des parties, être soumis à des tribunaux arbitraux dont la composition et la procédure font l'objet de l'Annexe VII à la présente Convention.

§ 2. Toutefois, en cas de litige entre Etats, les dispositions de l'Annexe VII ne lient pas les parties, qui peuvent déterminer librement la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

§ 3. A la demande des parties, la juridiction arbitrale peut être saisie :

- a) Sans préjudice du règlement de différends en vertu d'autres dispositions légales,
 - 1^o Des litiges entre Etats contractants,
 - 2^o Des litiges entre Etats contractants d'une part et Etats non contractants d'autre part,
 - 3^o Des litiges entre Etats non contractants,pourvu que, dans les deux derniers cas, la Convention soit applicable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel;
- b) Des litiges entre entreprises de transport;
- c) Des litiges entre entreprises de transport et usagers;
- d) Des litiges entre usagers.

§ 4. La mise en œuvre de la procédure arbitrale a, quant à la suspension et à l'interruption de la prescription de la créance litigieuse, le même effet que l'ouverture de l'action devant le tribunal ordinaire.

§ 5. Les sentences rendues par les tribunaux arbitraux envers des entreprises de transport ou des usagers sont exécutoires dans chacun des Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu.

TITRE V. DISPOSITIONS EXCEPTIONNELLES

Article 62. DÉROGATIONS TEMPORAIRES

§ 1. Si la situation économique et financière d'un Etat est de nature à provoquer de graves difficultés pour l'application des dispositions du titre III, chapitre III, de la Convention, chaque Etat pourra, soit par des dispositions insérées dans les tarifs, soit par des actes de la puissance publique, tels que des autorisations générales ou particulières données aux administrations de chemin de fer, déroger aux dispositions des articles 17, 19 et 21 de la Convention en décidant pour certains trafics :

- a) Que les expéditions au départ de cet Etat devront être affranchies :
 - 1° Soit jusqu'à ses frontières,
 - 2° Soit au moins jusqu'à ses frontières;
- b) Que les expéditions à destination de cet Etat devront être affranchies au départ :
 - 1° Soit au moins jusqu'à ses frontières, pour autant que l'Etat de départ n'a pas à recourir à la restriction visée sous a) 1°,
 - 2° Soit au moins jusqu'à ses frontières;
- c) Que les expéditions soit en provenance soit à destination de cet Etat ne pourront être grevées d'aucun remboursement et que les débours ne seront pas admis, ou que les remboursements et les débours ne seront admis que dans certaines limites;
- d) Qu'il ne sera pas permis à l'expéditeur de modifier le contrat de transport en ce qui concerne le pays de destination, l'affranchissement et le remboursement.

§ 2. Sous les mêmes conditions, les Etats pourront, par des autorisations générales ou particulières données aux administrations de chemins de fer, déroger aux dispositions des articles 17, 19, 21 et 22 de la Convention en décidant, dans leurs relations réciproques :

a) Que les règles du paiement des frais seront spécialement fixées après accord entre les chemins de fer intéressés à ces règles.

Ces règles ne pourront pas contenir de modalités non prévues à l'article 17;

b) Que certaines demandes de modifications au contrat de transport ne seront pas admises.

§ 3. Les mesures prises en conformité des §§ 1 et 2 seront communiquées à l'Office central.

Les mesures énumérées au § 1 entreront en vigueur au plus tôt à l'expiration d'un délai de huit jours à compter de la date de la lettre par laquelle l'Office central aura notifié la mesure aux autres Etats.

Les mesures énumérées au § 2 entreront en vigueur au plus tôt à l'expiration d'un délai de deux jours à compter de la date de leur publication dans les Etats intéressés.

§ 4. Les envois en cours de route ne seront pas affectés par les dites mesures.

Article 63. RESPONSABILITÉ EN TRAFIC FER-MER

§ 1. Dans les transports fer-mer empruntant les lignes visées à l'article 2, § 1, chaque Etat peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes

soumises à la Convention, ajouter l'ensemble des causes d'exonération énoncées ci-après à celles qui sont prévues à l'article 27.

Le transporteur ne peut s'en prévaloir que s'il fait la preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison est survenu sur le parcours maritime, depuis le chargement de la marchandise à bord du navire jusqu'à son déchargement du navire.

Ces causes d'exonération sont les suivantes :

- a) Actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;
- b) Innavigabilité du navire, à condition que le transporteur fasse la preuve que cette innavigabilité n'est pas imputable à un manque de diligence raisonnable de sa part à mettre le navire en état de navigabilité ou à lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où la marchandise est chargée, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation de la marchandise;
- c) Incendie, à condition que le transporteur fasse la preuve qu'il n'a pas été causé par son fait ou sa faute, par ceux du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés;
- d) Périls, dangers ou accidents de la mer ou autres eaux navigables;
- e) Sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;
- f) Chargement de la marchandise sur le pont du navire, à condition qu'elle ait été chargée sur le pont avec le consentement de l'expéditeur donné dans la lettre de voiture, et qu'elle ne soit pas sur wagon.

Les causes d'exonération ci-dessus ne suppriment ni ne diminuent en rien les obligations générales du transporteur, et notamment son obligation d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité ou pour lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou pour approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où la marchandise est chargée, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation de la marchandise.

Lorsque le transporteur fait valoir les causes d'exonération qui précèdent, il reste néanmoins responsable si l'ayant droit fait la preuve que le dépassement du délai de livraison, la perte ou l'avarie est dû à une faute du transporteur, du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés, faute autre que celle qui est prévue sous lettre a).

§ 2. Lorsqu'un même parcours maritime est desservi par plusieurs entreprises inscrites sur la liste mentionnée à l'article premier, le régime de responsabilité applicable à ce parcours doit être le même pour toutes ces entreprises.

En outre, lorsque ces entreprises ont été inscrites sur la liste à la demande de plusieurs Etats, l'adoption de ce régime doit au préalable faire l'objet d'un accord entre ces Etats.

§ 3. Les mesures prises en conformité du présent article sont communiquées à l'Office central. Elles entreront en vigueur, au plus tôt, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir de la date de la lettre par laquelle l'Office central aura notifié ces mesures aux autres Etats.

Les envois en cours de route ne seront pas affectés par lesdites mesures.

Article 64. RESPONSABILITÉ EN CAS D'ACCIDENTS NUCLÉAIRES

Le chemin de fer est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu de la présente Convention, lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et que, en vertu des prescriptions spéciales en vigueur dans un Etat contractant réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

TITRE VI. DISPOSITIONS FINALES

Article 65. SIGNATURE

La présente Convention, dont les Annexes font partie intégrante, demeure ouverte jusqu'au 30 avril 1970 à la signature des Etats précédemment contractants et de ceux qui ont été invités à se faire représenter à la Conférence ordinaire de révision.

Article 66. RATIFICATIONS. MISE EN VIGUEUR

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés le plus tôt possible auprès du Gouvernement suisse.

Lorsque la Convention aura été ratifiée par quinze Etats ou au plus tard un an après la signature, le Gouvernement suisse se mettra en rapport avec les Gouvernements intéressés à l'effet d'examiner avec eux la possibilité de mettre la Convention en vigueur.

Article 67. ADHÉSION À LA CONVENTION

§ 1. Tout Etat non signataire qui veut adhérer à la présente Convention adresse sa demande au Gouvernement suisse, qui la communique à tous les Etats contractants avec une note de l'Office central sur la situation des chemins de fer de l'Etat demandeur au point de vue des transports internationaux.

§ 2. A moins que dans les six mois à compter de la date de cet avis, deux Etats au moins n'aient notifié leur opposition au Gouvernement suisse, la demande est admise de plein droit et avis en est donné par le Gouvernement suisse à l'Etat demandeur et à tous les Etats contractants.

Dans le cas contraire, le Gouvernement suisse notifie à tous les Etats contractants et à l'Etat demandeur que l'examen de la demande est ajourné.

§ 3. Toute admission produit ses effets un mois après la date de l'avis envoyé par le Gouvernement suisse, ou si, à l'expiration de ce délai, la Convention n'est pas encore en vigueur, à la date de la mise en vigueur de celle-ci.

Article 68. DURÉE DE L'ENGAGEMENT DES ETATS CONTRACTANTS

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

La Convention est valable, pour tout Etat contractant, jusqu'au 31 décembre de la cinquième année qui suivra sa mise en vigueur. Tout Etat qui voudrait se dégager pour l'expiration de cette période devra notifier son intention au moins un an à l'avance au Gouvernement suisse, qui en informera tous les Etats contractants.

A défaut de notification dans le délai indiqué, l'engagement sera prolongé de plein droit pour une période de trois années, et ainsi de suite, de trois ans en trois ans, à défaut de dénonciation un an au moins avant le 31 décembre de la dernière année de l'une des périodes triennales.

§ 2. Les Etats admis à participer à la Convention au cours de la période quinquennale ou d'une des périodes triennales sont engagés jusqu'à la fin de cette période, puis jusqu'à la fin de chacune des périodes suivantes, tant qu'ils n'auront pas dénoncé leur engagement un an au moins avant l'expiration de l'une d'entre elles.

Article 69. RÉVISION DE LA CONVENTION

§ 1. Les Délégués des Etats contractants se réunissent pour la révision de la Convention, sur la convocation du Gouvernement suisse, au plus tard cinq ans après la mise en vigueur de la présente Convention.

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

D'entente avec la majorité des Etats contractants, le Gouvernement suisse invite aussi des Etats non contractants.

D'entente avec la majorité des Etats contractants, l'Office central invite à assister à la Conférence des représentants :

- a) D'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport;
- b) D'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport.

La participation aux débats de délégations des Etats non contractants ainsi que des organisations internationales mentionnées au quatrième alinéa sera réglée pour chaque Conférence dans le règlement des délibérations.

D'entente avec la majorité des Gouvernements des Etats contractants, l'Office central peut, avant les Conférences de révision ordinaires et extraordinaires, convoquer des Commissions pour l'examen préliminaire des propositions de révision. Les dispositions de l'Annexe III sont applicables par analogie à ces Commissions; en ce qui concerne l'article 6 de cette Annexe, c'est la disposition relative à la Commission de révision qui est applicable aux Commissions préliminaires.

§ 2. La mise en vigueur de la Convention nouvelle à laquelle aboutit une Conférence de révision emporte abrogation de la Convention antérieure et de ses Annexes même à l'égard des Etats contractants qui ne ratifieraient pas la Convention nouvelle.

§ 3. Dans l'intervalle des conférences de révision, les articles 3, 4, 5, § 5, les articles 6, 7 (sauf § 1), 8 (sauf § 1), 10 (sauf § 6, deuxième alinéa), 11, 12 (sauf § 4), 13, 14 (sauf § 2, deuxième alinéa), 15 (sauf § 1, premier alinéa), 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 30, 35, 36, 41, 48, 49, 50, 53, 60 (sauf § 5) et les Annexes VI et VII peuvent être modifiés par une Commission de révision. L'organisation et le fonctionnement de cette Commission font l'objet de l'Annexe III à la présente Convention.

Les décisions de la Commission de révision sont notifiées sans délai aux Gouvernements des Etats contractants par l'intermédiaire de l'Office central. Elles sont tenues pour acceptées, à moins que, dans les quatre mois comptés à partir du jour de la notification, cinq au moins des Gouvernements n'aient formulé des objections. Ces décisions entrent en vigueur le premier jour du huitième mois qui suit le mois au cours duquel l'Office central a porté leur acceptation à la connaissance des Gouvernements des Etats contractants. L'Office central désigne ce jour lors de la notification de l'acceptation des décisions.

§ 4. En vue de modifier

- a) Le Règlement international concernant le transport des marchandises dangereuses par chemins de fer (Annexe I),
- b) Le Règlement international concernant le transport des wagons de particuliers (Annexe IV) et
- c) Le Règlement international concernant le transport des containers (Annexe V),

il est institué des Commissions d'experts, dont l'organisation et le fonctionnement font l'objet d'un statut qui forme l'Annexe III à la présente Convention.

Les décisions des Commissions d'experts sont notifiées sans délai aux Gouvernements des Etats contractants par l'intermédiaire de l'Office central. Elles sont tenues pour acceptées, à moins que, dans les quatre mois comptés à partir du jour de la notification, cinq au moins des Gouvernements n'aient formulé des objections. Ces décisions entrent en vigueur le premier jour du huitième mois qui suit le mois au cours duquel l'Office central a porté leur acceptation à la connaissance des Gouvernements des Etats contractants. L'Office central désigne ce jour lors de la notification de l'acceptation des décisions.

Article 70. TEXTES DE LA CONVENTION. TRADUCTIONS OFFICIELLES

La présente Convention a été conclue et signée en langue française selon l'usage diplomatique établi.

Au texte français sont joints un texte en langue allemande, un texte en langue anglaise, un texte en langue italienne et un texte en langue arabe, qui ont la valeur de traductions officielles.

En cas de divergence, le texte français fait foi.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé la présente Convention.

FAIT à Berne, le sept février mil neuf cent soixante-dix, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

Pour l'Algérie :

M'HAMED YOUSFI

Pour l'Autriche :

R. STANFEL

Pour la Belgique :

L. COLOT

Pour la Bulgarie :

L. ANGUELOV

Pour le Danemark :

S. A. JENSTRUP

Pour l'Espagne :

J. F. DE ALCOVER

Pour la Finlande :

HAKAN KROGIUS

Pour la France :

J. GABARRA

Pour la Grèce :

J. GEORGIU

Pour la Hongrie :

D. KUZSEL

Pour l'Irak :

A. J. AL-SAADI

Pour l'Iran :

Pour l'Irlande :

J. O'CALLAGHAN

Pour l'Italie :

FRANCO MOLINENGO

Pour le Liban :

M. FARAH

Pour le Liechtenstein :

BECK

Pour le Luxembourg :

EICHHORN

Pour le Maroc :

EL FASSI

Pour la Norvège :

N. A. JØRGENSEN

Pour les Pays-Bas :

BEELAERTS VAN BLOKLAND

Pour la Pologne :

ZOLCIŃSKI

Pour le Portugal :

ABILIO PINTO DE LEMOS

Pour la Roumanie :

A-D. POPA

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :

G. G. D. HILL

Pour la Suède :

GUNNAR TORGILS

Pour la Suisse :

SCHALLER

Pour la Syrie :

AL HASSAN

Pour la Tchécoslovaquie :

Dr ZACH

Pour la Tunisie :

T. AMEUR

Pour la Turquie :

KEMAL DEMIRER H. GERMEYANLIGIL

Pour la Yougoslavie :

L. ILIĆ

ANNEXE I CIM

RÈGLEMENT INTERNATIONAL CONCERNANT LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES PAR CHEMINS DE FER (RID)

*Rectifications à apporter au texte du RID pour l'adapter
aux Conventions CIM et CIV du 7 février 1970¹
(en vigueur à partir de 1^{er} janvier 1975)*

Dans l'édition du RID (Annexe I à la CIM) du 1^{er} avril 1967, qui reste en vigueur jusqu'à nouvel avis, il y a lieu de faire les rectifications ci-après :

a) Texte du marginal 2 (3) :

«(3) Conformément au § 2 du RIEx (Annexe VI à la CIM), les matières et objets du RID ne sont admis au transport comme colis express qu'en tant que ce mode de transport est expressément prévu sous le chapitre B des différentes classes.»

b) Texte du marginal 2 (4) :

«(4) Conformément à l'article 15, lettre c, de la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV), les matières et objets du RID sont exclus du transport come bagages, à moins que les tarifs n'admettent des exceptions.»

c) Texte du marginal 7 (1) :

«(1) Ne sont considérés comme containers au sens du RID que ceux qui satisfont aux prescriptions du RICo (Annexe V à la CIM).»

d) Marginaux 45, 82, 119, 166, 197, 222, 315, 353, 390, 442, 468, 534, 622, 624, 719 :
Texte de l'indication entre parenthèses :

«[art. 6, § 9, d, de la CIM]».

¹ Les rectifications ont été adoptées par une commission d'experts gouvernementaux, par procès-verbal du 19 avril 1966. Pour le texte du RID, voir Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1099, p. 3.

ANNEXE II

(Article 58)

RÈGLEMENT RELATIF À L'OFFICE CENTRAL DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX
PAR CHEMINS DE FER (OCTI)

Article premier. § 1. L'Office central des transports internationaux par chemins de fer (OCTI) siège à Berne, sous les auspices du Gouvernement suisse.

Le contrôle de son activité, tant sur le plan administratif que sur le plan financier, s'exerce dans le cadre établi par les dispositions de l'article 58 de la Convention et est confié à un Comité administratif.

A cet effet, le Comité administratif

- a) Veille à la bonne application par l'Office central des Conventions ainsi que des autres textes issus des conférences de révision et préconise, s'il y a lieu, les mesures propres à faciliter l'application de ces Conventions et textes;
- b) Donne des avis motivés sur les questions qui peuvent intéresser l'activité de l'Office central et qui lui sont soumises par un Etat contractant ou par le directeur de l'Office.

§ 2. a) Le Comité administratif se réunit à Berne. Il se compose de onze membres, choisis parmi les Etats contractants.

b) La Confédération suisse dispose d'un siège permanent dans le Comité, dont elle assume la présidence. Les autres Etats membres sont nommés pour cinq ans. Pour chaque période quinquennale, une Conférence diplomatique détermine, sur proposition du Comité administratif en fonction, la composition du Comité administratif, en tenant compte d'une équitable répartition géographique.

c) Si une vacance se produit parmi les Etats membres, le Comité administratif désigne lui-même un autre Etat contractant pour occuper le siège vacant.

d) Chaque Etat membre désigne, comme délégué au Comité administratif, une personne qualifiée en raison de son expérience des questions de transports internationaux.

e) Le Comité administratif établit son règlement intérieur et se constitue lui-même.

Il tient au moins une réunion ordinaire chaque année; il tient, en outre, des réunions extraordinaires lorsque trois Etats membres au moins en font la demande.

Le secrétariat du Comité administratif est assuré par l'Office central.

Les procès-verbaux des séances du Comité administratif sont envoyés à tous les Etats contractants.

f) Les fonctions de délégué d'un Etat membre sont gratuites et les frais de déplacement qu'elles entraînent sont à la charge de cet Etat.

§ 3. a) Le Comité administratif établit le règlement concernant l'organisation, le fonctionnement et le statut du personnel de l'Office central.

b) Le Comité administratif nomme le directeur général, le vice-directeur général, les conseillers et les conseillers-adjoints de l'Office central; le Gouvernement suisse lui présente des propositions pour la nomination du directeur général et du vice-directeur général. Pour ces nominations, le Comité administratif tient compte plus particulièrement de la compétence des candidats et d'une équitable répartition géographique.

c) Le Comité administratif approuve le budget annuel de l'Office central, en tenant compte des dispositions de l'article 2 ci-après, ainsi que le rapport annuel de gestion.

La vérification des comptes de l'Office central, qui a trait uniquement à la concordance des écritures et des pièces comptables, dans le cadre du budget, est exercée par le Gouvernement suisse. Celui-ci transmet ces comptes, avec un rapport, au Comité administratif.

Le Comité administratif communique aux Etats contractants, avec le rapport de gestion de l'Office central et le relevé des comptes annuels de celui-ci, les décisions, résolutions et recommandations qu'il est appelé à formuler.

d) Le Comité administratif adresse à chaque Conférence diplomatique chargée de déterminer sa composition, au moins deux mois avant l'ouverture de celle-ci, un rapport sur l'ensemble de son activité depuis la conférence précédente.

Article 2. § 1. Les frais de l'Office central sont supportés par les Etats contractants proportionnellement à la longueur des lignes de chemins de fer ou des parcours auxquels s'applique la Convention. Toutefois, les lignes de navigation participent aux dépenses proportionnellement à la moitié seulement de leurs parcours. Pour chaque Etat, la contribution ne peut dépasser un montant fixé par kilomètre. Sur proposition du Comité administratif en fonction, ce montant est arrêté pour chaque période quinquennale par la Conférence diplomatique chargée selon les dispositions de l'article premier, § 2 b), du présent Règlement de déterminer la composition du Comité administratif pour cette même période. Exceptionnellement, cette contribution peut, après accord entre le Gouvernement intéressé et l'Office central, et approbation du Comité administratif, être réduite de cinquante pour cent au maximum pour des lignes exploitées dans des conditions particulières. Le montant du crédit annuel afférent au kilomètre est fixé, pour chaque exercice, par le Comité administratif, l'Office central entendu. Il est toujours perçu en totalité. Lorsque les dépenses effectives de l'Office central n'ont pas atteint le montant du crédit calculé sur cette base, le solde non dépensé est versé à un fonds de réserve.

§ 2. A l'occasion de la remise aux Etats contractants du rapport de gestion et du relevé des comptes annuels, l'Office central les invite à verser leur part contributive aux dépenses de l'exercice écoulé. L'Etat qui, à la date du 1^{er} octobre, n'aurait pas versé sa part est, une deuxième fois, invité à le faire. Si ce rappel n'est pas suivi d'effet, l'Office central le renouvelle au début de l'année suivante, à l'occasion de l'envoi de son rapport de gestion pour l'exercice écoulé. Si, à la date du 1^{er} juillet suivant, aucun compte n'a été tenu de ce rappel, une quatrième démarche est faite auprès de l'Etat retardataire pour l'amener à payer les deux annuités échues. En cas d'insuccès, l'Office central l'avise, trois mois plus tard, que, si le versement attendu n'a pas été effectué avant la fin de l'année, son abstention sera interprétée comme une manifestation tacite de sa volonté de se retirer de la Convention. A défaut d'une suite donnée à cette dernière démarche avant le 31 décembre, l'Office central, prenant acte de la volonté, tacitement exprimée par l'Etat défaillant, de se retirer de la Convention, procède à la radiation des lignes de cet Etat de la liste des lignes admises au service des transports internationaux.

§ 3. Les montants non recouverts doivent, autant que possible, être couverts au moyen des crédits ordinaires dont dispose l'Office central et peuvent être répartis sur quatre exercices. La partie du déficit qui n'aurait pas pu être comblée de la sorte est portée, dans un compte spécial, au débit des autres Etats contractants dans la proportion du nombre de kilomètres de lignes soumises à la Convention à l'époque de la mise en compte et, pour chacun, dans la mesure où il a déjà, pendant la période de deux ans qui s'est terminée par la retraite de l'Etat défaillant, été partie avec lui à la Convention.

§ 4. L'Etat dont les lignes ont été radiées dans les conditions indiquées au § 2 ci-dessus ne peut les faire réadmettre au service des transports internationaux qu'en payant, au préalable, les sommes dont il est resté débiteur, pour les années entrant en considération et ce avec intérêt de cinq pour cent à compter de la fin du sixième mois écoulé depuis le jour où l'Office central l'a invité la première fois à payer les parts contributives lui incombant.

Article 3. § 1. L'Office central publie un bulletin mensuel contenant les renseignements nécessaires à l'application de la Convention, notamment les communications relatives à la liste des lignes de chemins de fer et d'autres entreprises et aux objets exclus du transport ou admis sous certaines conditions, ainsi que les études qu'il jugerait utile d'y insérer.

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

Article 4. § 1. Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés peuvent être adressés par l'entreprise créancière à l'Office central pour qu'il en facilite le recouvrement. A cet effet, l'Office central met l'entreprise de transport débitrice en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

§ 2. Si l'Office central estime que les motifs de refus allégués sont suffisamment fondés, il renvoie les parties à se poursuivre devant le juge compétent ou, si les parties en font la demande, devant le tribunal arbitral prévu à l'article 61 de la Convention (Annexe VII).

§ 3. Lorsque l'Office central estime que la totalité ou une partie de la somme est réellement due, il peut, après avoir consulté un expert, déclarer que l'entreprise de transport débitrice est tenue de verser à l'Office central tout ou partie de la créance; la somme ainsi versée doit rester consignée jusqu'à décision au fond par le juge compétent ou par le tribunal arbitral prévu à l'article 61 de la Convention (Annexe VII).

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

§ 5. Dix jours après cette nouvelle mise en demeure, si elle est restée infructueuse, l'Office central adresse à l'Etat contractant dont dépend l'entreprise de transport un avis motivé, en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre et notamment à examiner s'il doit maintenir sur la liste les lignes de l'entreprise de transport débitrice.

§ 6. Si l'Etat contractant dont dépend l'entreprise de transport débitrice déclare que, malgré le non-paiement, il ne croit pas devoir faire rayer de la liste cette entreprise, ou s'il laisse sans réponse pendant six semaines la communication de l'Office central, il est réputé de plein droit accepter la garantie de la solvabilité de ladite entreprise, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

Article 5. Il est perçu une rémunération pour couvrir les frais particuliers résultant de l'activité prévue à l'article 58, § 1, lettres *d*) à *f*), de la Convention. Le montant de cette rémunération est fixé par le Comité administratif, sur proposition de l'Office central.

A N N E X E I I I

(Article 69, §§ 3 et 4)

STATUT RELATIF À LA COMMISSION DE RÉVISION ET AUX COMMISSIONS D'EXPERTS

Article premier. Les Gouvernements des Etats contractants communiquent leurs propositions concernant les objets entrant dans la compétence des Commissions, à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer, qui les porte immédiatement à la connaissance des autres Etats contractants.

Article 2. L'Office central invite les Commissions à siéger chaque fois que la nécessité s'en fait sentir ou sur la demande d'au moins cinq Etats contractants.

Tous les Etats contractants sont avisés des sessions des Commissions deux mois à l'avance. L'avis doit indiquer exactement les questions dont l'inscription à l'ordre du jour est demandée.

Article 3. Tous les Etats contractants peuvent prendre part aux travaux des Commissions.

Un Etat peut se faire représenter par un autre Etat; toutefois, un Etat ne peut représenter plus de deux autres Etats.

Chaque Etat supporte les frais de ses représentants.

Article 4. L'Office central instruit les questions à traiter et assume le service du secrétariat des Commissions.

Le Directeur général de l'Office central ou son représentant prend part aux séances des Commissions avec voix consultative.

Article 5. D'entente avec la majorité des Etats contractants, l'Office central invite à assister, avec voix consultative, aux séances des Commissions, des représentants :

- a) D'Etats non contractants,
- b) D'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport, sous condition de réciprocité,
- c) D'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport, sous condition de réciprocité.

Article 6. La Commission de révision est valablement constituée lorsque la moitié des Etats contractants sont représentés; les Commissions d'experts sont valablement constituées lorsqu'un tiers des Etats contractants sont représentés.

Article 7. Les Commissions désignent pour chaque session un président et un ou deux vice-présidents.

Article 8. Les délibérations ont lieu en français et en allemand. Les exposés des membres de la Commission sont traduits immédiatement de vive voix et en substance. Le texte des propositions et les communications du président sont traduits in extenso.

Article 9. Le vote a lieu par délégation et, sur demande, à l'appel nominal; chaque délégation d'un Etat contractant représenté à la séance a droit à une voix.

Une proposition est adoptée si le nombre de voix positives est :

- a) Au moins égal au tiers du nombre des Etats représentés à la Commission,
- b) Supérieur au nombre des voix négatives.

Article 10. Les procès-verbaux des séances résument les délibérations dans les deux langues.

Les propositions et les décisions doivent y être insérées textuellement dans les deux langues. En cas de divergences entre le texte français et le texte allemand du procès-verbal en ce qui concerne les décisions, le texte français fait foi.

Les procès-verbaux sont distribués aux membres aussitôt que possible.

Si leur approbation ne peut avoir lieu au cours de la session, les membres remettront au secrétariat dans un délai approprié les corrections éventuelles.

Article 11. Pour faciliter les travaux, les Commissions peuvent constituer des sous-commissions; elles peuvent aussi constituer des sous-commissions chargées de préparer pour une session ultérieure des questions déterminées.

Chaque sous-commission désigne un président, un vice-président et, si le besoin s'en fait sentir, un rapporteur. Pour le reste, les dispositions des articles 1 à 5 et 8 à 10 sont applicables par analogie aux sous-commissions.

A N N E X E I V

(Article 60, § 1)

RÈGLEMENT INTERNATIONAL CONCERNANT LE TRANSPORT DES WAGONS DE PARTICULIERS (RIP)*

Article premier. OBJET ET PORTÉE DU RÈGLEMENT

§ 1. Le présent règlement s'applique à tous les transports de wagons de particuliers, vides ou chargés, admis au service international conformément aux dispositions de l'article 2 et remis au transport aux conditions de la «Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM)».

* Texte issu des délibérations de la VII^e session de la Commission d'experts du RIP

§ 2. A défaut de dispositions spéciales dans le présent règlement, les autres prescriptions de la CIM sont applicables aux transports visés au § 1.

Article 2. ADMISSION DES WAGONS AU SERVICE INTERNATIONAL

Pour être admis au service international, les wagons doivent être immatriculés au nom d'un particulier (personne physique ou autre sujet de droit) par un chemin de fer soumis à la CIM et munis par ce chemin de fer de la marque distinctive P.

Dans le présent règlement, ce particulier, dont le nom doit être inscrit sur le wagon, est dénommé «titulaire».

Article 3. EMPLOI DES WAGONS

L'expéditeur ne peut employer le wagon que pour le transport des marchandises auxquelles il est approprié selon le contrat d'immatriculation. L'expéditeur est seul responsable des conséquences qui résulteraient de l'inobservation de cette disposition.

Article 4. AMÉNAGEMENTS ET APPAREILS SPÉCIAUX

Si le wagon est muni d'appareils spéciaux (appareils réfrigérants, bassins à eau, mécanismes, etc.), il incombe à l'expéditeur d'en assurer ou d'en faire assurer le service. Cette obligation passe au destinataire dès qu'il a fait valoir ses droits conformément à l'article 16 ou à l'article 22 de la CIM.

Article 5. REMISE AU TRANSPORT

§ 1. Le droit de remettre un wagon au transport appartient au titulaire.

Tout autre expéditeur d'un wagon, vide ou chargé, doit remettre à la gare de départ, en même temps que la lettre de voiture, une autorisation émanant du titulaire, laquelle peut viser plusieurs wagons.

Cette autorisation n'est pas exigible si cet expéditeur est le destinataire du wagon lors du transport précédent et si, avant la conclusion du nouveau contrat de transport, la gare n'a pas reçu du titulaire, par lettre ou par télégramme, l'interdiction d'expédier le ou plusieurs wagons sans son autorisation.

§ 2. Sauf ordre contraire du titulaire, le chemin de fer est autorisé à renvoyer d'office à sa gare d'attache aux frais du titulaire, sous le couvert d'une lettre de voiture établie au nom et à l'adresse de ce dernier :

- Tout wagon arrivé vide, dont le chargement n'aura pas été commencé dans les quinze jours comptés de sa mise à disposition;
- Tout wagon arrivé chargé qui, dans les huit jours comptés de la fin de son déchargement, n'aura pas fait l'objet d'une nouvelle expédition.

S'il n'use pas de cette faculté, le chemin de fer doit, dès l'expiration des délais fixés ci-dessus, aviser le titulaire de la situation de son wagon; dans ce cas, le renvoi d'office du wagon ne peut pas être effectué dans les huit jours qui suivent celui de l'envoi de l'avis au titulaire.

Les dispositions du présent paragraphe ne s'appliquent ni aux wagons se trouvant dans le pays du réseau immatriculateur, ni aux wagons se trouvant sur les embranchements particuliers.

§ 3. Le locataire dont le nom est inscrit sur le wagon avec l'assentiment du chemin de fer immatriculateur est, en ce qui concerne l'application des dispositions prévues au présent article, subrogé de plein droit au titulaire.

Article 6. INDICATIONS SUR LA LETTRE DE VOITURE

§ 1. Outre les mentions prévues par la CIM, l'expéditeur doit porter sur la lettre de voiture les indications suivantes :

- a) S'il s'agit d'un wagon vide, les mots «wagon P vide», dans l'emplacement prévu pour la désignation de la marchandise, les caractéristiques du wagon étant indiquées par ailleurs dans les emplacements de la lettre de voiture réservés à cet effet;

b) S'il s'agit d'un wagon chargé, les mots «chargé sur wagon P», dans l'emplacement prévu pour la désignation de la marchandise et après la désignation de celle-ci, les caractéristiques du wagon étant indiquées par ailleurs dans les emplacements de la lettre de voiture réservés à cet effet.

§ 2. Si l'expéditeur d'un wagon vide désire obtenir une garantie particulière du délai de livraison, conformément aux dispositions de l'article 12, il doit inscrire, dans l'emplacement de la lettre de voiture réservé à ses déclarations, la mention «garantie particulière du délai de livraison».

Article 7. REMBOURSEMENTS ET DÉBOURS

§ 1. Les envois de wagons vides ne peuvent être grevés ni de remboursements ni de débours.

§ 2. Les transports de wagons chargés ne peuvent être grevés d'un remboursement que jusqu'à concurrence de la valeur de la marchandise chargée.

Article 8. DÉCLARATION D'INTÉRÊT À LA LIVRAISON

§ 1. La déclaration d'intérêt à la livraison pour les envois de wagons vides n'est pas admise.

§ 2. La déclaration d'intérêt à la livraison pour le transport d'un wagon chargé ne produit d'effet qu'en ce qui concerne la marchandise chargée.

Article 9. PROLONGATION DU DÉLAI DE LIVRAISON

§ 1. Le délai de livraison est prolongé non seulement dans les cas prévus à l'article 11, § 7, de la CIM, mais également de la durée de l'interruption du transport entraînée par une avarie du wagon, à moins que le chemin de fer ne soit responsable de cette avarie aux termes de l'article 13.

§ 2. Lorsque la marchandise chargée sur le wagon avarié est transbordée dans un autre wagon, l'interruption prend fin, pour la marchandise, au moment où, après transbordement, celle-ci peut être remise en route.

Article 10. CONSTATATION D'UNE AVARIE DU WAGON OU DE PERTE DE PIÈCES

§ 1. Lorsqu'une avarie du wagon ou une perte de pièces est découverte ou présumée par le chemin de fer ou alléguée par l'ayant droit, le chemin de fer est tenu de dresser, conformément aux dispositions de l'article 45 de la CIM, un procès-verbal constatant la nature de l'avarie ou de la perte et, autant que possible, sa cause et le moment où elle s'est produite.

Ce procès-verbal doit être adressé sans délai au chemin de fer immatriculateur, lequel en transmet copie au titulaire. S'il s'agit d'un wagon sur lequel le nom d'un locataire est inscrit avec l'assentiment du chemin de fer immatriculateur, une copie du procès-verbal de constatation doit être adressée directement à ce locataire.

§ 2. Si le wagon est chargé, un procès-verbal distinct doit être, le cas échéant, dressé pour la marchandise, conformément aux dispositions de l'article 45 de la CIM.

Article 11. AVARIE D'UN WAGON EMPÊCHANT LA CONTINUATION DU TRANSPORT

§ 1. En cas d'avarie empêchant la continuation du transport d'un wagon expédié vide ou mettant ce wagon hors d'état de prendre charge, la gare où l'avarie est constatée doit, sans délai, en aviser, par télégramme, l'expéditeur et le titulaire en indiquant, autant que possible, la nature de l'avarie.

§ 2. Tout wagon vide retiré de la circulation doit être remis en état de circuler par le chemin de fer sauf si le wagon, en raison de la gravité des avaries, doit être chargé sur un autre wagon.

Pour rendre le wagon utilisable, le chemin de fer peut effectuer d'office des réparations jusqu'à concurrence de 300 francs.

Le chemin de fer informe succinctement le titulaire, par l'entremise du chemin de fer immatriculateur, des travaux importants qui ont été exécutés en vertu des alinéas 1 et 2.

Ces dispositions sont applicables sans qu'il soit préjugé pour autant de la responsabilité.

§ 3. Lorsque le chemin de fer effectue des travaux de réparation conformément au § 2 et s'il est à prévoir que la durée d'exécution des travaux dépassera quatre jours, le chemin de fer

demande par télégramme à l'expéditeur de lui faire connaître si le contrat de transport doit être poursuivi ou modifié après l'exécution des travaux.

A défaut d'instruction de l'expéditeur avant la fin des travaux, le contrat de transport est poursuivi.

§ 4. Si le chemin de fer n'effectue pas d'office la réparation, la gare où l'avarie est constatée demande, sans délai et directement par télégramme, les instructions de l'expéditeur. Si l'expéditeur n'est pas en même temps le titulaire, copie de cette demande est envoyée sans délai par télégramme au titulaire.

A défaut d'instruction de l'expéditeur dans un délai de huit jours après la date de l'envoi du télégramme, le chemin de fer est autorisé, après avoir, le cas échéant, mis le wagon en état de circuler, à le renvoyer d'office à sa gare d'attache avec une lettre de voiture établie au nom et à l'adresse du titulaire.

Les motifs du renvoi doivent être inscrits sur la lettre de voiture après les mots «wagon P vide».

§ 5. En cas d'avarie empêchant la continuation du transport d'un wagon expédié chargé et si le déchargement est nécessaire, les dispositions du présent article s'appliquent au wagon déchargé.

Lorsque le wagon peut être réparé sans être déchargé, les dispositions prévues aux §§ 1, 2, 3, 6 et 7 du présent article sont applicables.

§ 6. Les frais de transport et autres frais survenus jusqu'à la gare où le wagon a été arrêté, les frais d'envoi de l'avis à l'expéditeur et au titulaire, ainsi que ceux résultant éventuellement soit de l'exécution des instructions, soit de l'envoi d'office du wagon à sa gare d'attache grèvent l'envoi.

§ 7. Le locataire dont le nom est inscrit sur le wagon avec l'assentiment du chemin de fer immatriculateur est, en ce qui concerne l'application des dispositions prévues au présent article, subrogé de plein droit au titulaire.

Article 12. MONTANT DE L'INDEMNITÉ POUR DÉPASSEMENT DU DÉLAI DE LIVRAISON

§ 1. Si le chemin de fer est responsable d'un dépassement du délai de livraison d'un wagon vide ou chargé, il est tenu de payer à l'ayant droit une indemnité forfaitaire par journée indivisible de retard, indépendamment de l'indemnité éventuellement due pour le dépassement du délai de livraison de la marchandise chargée.

Cette indemnité est fixée à :

- a) 10 fr. 50 pour les wagons modernes à bogies et pour les wagons assimilés, tels qu'ils sont définis dans le contrat d'immatriculation,
- b) 7 fr. 50 pour les autres wagons.

§ 2. L'expéditeur d'un wagon vide peut demander une garantie particulière du délai de livraison. Il est alors perçu une taxe de 2 fr 25 par fraction indivisible de 100 km, avec minimum de 22 fr 50. Cette taxe est toujours payée en totalité par l'expéditeur en cas de paiement des frais dans les conditions prévues à l'article 17, § 2, lettre a) 4°, de la CIM.

S'il y a dépassement du délai de livraison, le chemin de fer est tenu de payer une indemnité forfaitaire de 21 francs par jour pour les wagons visés en a) du § 1 et de 15 francs par jour pour les wagons visés en b) du même § 1 avec minimum de 45 francs.

§ 3. Si le dépassement du délai de livraison a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer, le montant de l'indemnité forfaitaire est porté à 21 francs par jour pour les wagons visés en a) du § 1 et à 15 francs par jour pour les wagons visés en b) du même § 1.

Article 13. RESPONSABILITÉ DU CHEMIN DE FER EN CAS DE PERTE OU D'AVARIE DU WAGON OU DE SES PIÈCES. RESPONSABILITÉ DU TITULAIRE POUR DOMMAGE CAUSÉ PAR LE WAGON

§ 1. En cas de perte ou d'avarie du wagon ou de ses pièces survenue à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison, le chemin de fer est responsable s'il ne prouve pas que le dommage ne résulte pas de sa faute.

§ 2. En cas de perte du wagon, l'indemnité est limitée à la valeur du wagon; les éléments de cette valeur sont déterminés dans le contrat d'immatriculation.

En cas d'avarie, l'indemnité est calculée suivant les dispositions prévues au contrat d'immatriculation.

§ 3. En cas de perte ou d'avarie d'accessoires amovibles, le chemin de fer n'est responsable que si ces accessoires sont inscrits sur les deux côtés du wagon. Le chemin de fer n'assume aucune responsabilité pour la perte ou l'avarie d'agrès d'outillage amovibles.

§ 4. A moins que l'ayant droit ne prouve que les dommages ont été causés par une faute du chemin de fer, celui-ci n'est responsable

— Des dommages survenus aux récipients en grès, verre, terre cuite, etc., que si ces dommages sont en corrélation avec une autre avarie du wagon dont le chemin de fer doit répondre d'après les dispositions qui précèdent;

— Des dommages survenus aux récipients comportant des revêtements intérieurs (émail, ébonite, etc.) que si le récipient présente des traces d'avaries extérieures dont le chemin de fer doit répondre d'après les dispositions qui précèdent.

§ 5. Le titulaire est de plein droit subrogé à l'expéditeur ou au destinataire en ce qui concerne le droit à indemnité en cas de perte ou d'avarie du wagon ou de ses pièces. Les réclamations administratives ne peuvent être adressées qu'au chemin de fer immatriculateur et les actions ne peuvent être exercées que contre ce chemin de fer, subrogé lui-même de plein droit au chemin de fer responsable.

§ 6. Les actions du chemin de fer contre le titulaire pour dommage causé par le wagon en cours de transport sont régies par le contrat d'immatriculation. Le chemin de fer immatriculateur est seul admis à faire valoir les droits des autres chemins de fer vis-à-vis du titulaire.

§ 7. La prescription des actions du chemin de fer fondées sur les dispositions du § 6 est de trois ans.

Cette prescription court du jour où le dommage s'est produit.

Article 14. PRÉSUMPTION DE PERTE DE WAGON. CAS OÙ IL EST RETROUVÉ

§ 1. Le wagon est considéré comme perdu lorsqu'il ne peut être mis à disposition du destinataire dans les trois mois qui suivent l'expiration du délai de livraison.

Ce délai est augmenté de la durée d'immobilisation du wagon pour toute cause non imputable au chemin de fer ou pour avarie.

§ 2. Si le wagon considéré comme perdu est retrouvé après le paiement de l'indemnité, le titulaire peut exiger, dans un délai de six mois après l'avis qu'il en aura reçu par le chemin de fer immatriculateur, que le wagon lui soit remis, sans frais, à la gare d'attache contre restitution de l'indemnité.

A N N E X E V

(Article 60, § 2)

RÈGLEMENT INTERNATIONAL CONCERNANT LE TRANSPORT DES CONTENEURS* (RICO)**

Chapitre premier. GÉNÉRALITÉS

Article premier. OBJET ET PORTÉE DU RÈGLEMENT

§ 1. Le présent règlement s'applique aux conteneurs remis au transport aux conditions de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM).

* Dénommés «containers» dans le texte de la CIM du 7 février 1970.

** Texte issu des délibérations de la V^e session de la Commission d'experts du RICO.

Ces conteneurs doivent appartenir au chemin de fer ou à des particuliers (personnes physiques ou autres sujets de droit) et, dans ce dernier cas, soit être agréés par le chemin de fer, soit répondre aux normes internationales de construction applicables aux grands conteneurs.

§ 2. Au sens du présent règlement, on entend par «conteneur» un engin de transport (cadre, citerne ou autre engin analogue)

- De caractère permanent et, de ce fait, assez résistant pour permettre un usage répété,
- Spécialement conçu pour faciliter le transport des marchandises, sans rupture de charge, par un ou plusieurs modes de transport,
- Muni de dispositifs facilitant la manutention,
- D'une capacité d'un m³ au moins et de dimensions n'excédant pas 12,192 m (40 pieds anglais) de longueur, 2,438 m (8 pieds anglais) de largeur et 2,438 m (8 pieds anglais) de hauteur.

On entend par «grands conteneurs» les conteneurs d'une capacité supérieure à 3 m³ et d'une longueur de 6 m (20 pieds anglais) et plus.

Les conteneurs d'une hauteur et d'une largeur dépassant 2,438 m (8 pieds anglais) ne peuvent être admis au transport dans les conditions du présent règlement qu'après accord du chemin de fer.

Le terme «conteneur» couvre les accessoires et équipements du conteneur, selon sa catégorie, à condition qu'ils soient transportés avec celui-ci. Il ne couvre ni les véhicules, ni les accessoires et équipements des véhicules, ni les emballages usuels.

Article 2. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

§ 1. Sauf dispositions contraires dans les tarifs, le contenu d'un conteneur ne peut faire l'objet que d'un seul contrat de transport.

§ 2. A défaut de dispositions spéciales dans le présent règlement, les autres prescriptions de la CIM sont applicables aux transports des conteneurs vides ou chargés.

Article 3. TRANSPORTS À DOMICILE

Pour les envois enlevés à domicile par le chemin de fer, le contrat de transport est conclu au domicile de l'expéditeur. Pour les envois livrés à domicile, le contrat de transport prend fin au domicile du destinataire.

Chapitre II. CONTENEURS APPARTENANT AU CHEMIN DE FER

Article 4. MISE À DISPOSITION, RESTITUTION, TAXES

Pour l'utilisation des conteneurs, il peut être perçu une taxe dont le montant est fixé par les tarifs ou les règlements. Les tarifs ou les règlements fixent, en outre, les conditions dans lesquelles des conteneurs sont mis à disposition, le délai dans lequel ils doivent être restitués ainsi que les taxes qui sont perçues lorsque ce délai n'est pas respecté.

Article 5. INDICATIONS SUR LA LETTRE DE VOITURE

Outre les mentions prévues par la CIM, l'expéditeur doit inscrire sur la lettre de voiture, dans les emplacements prévus à cet effet, la catégorie, les marques, le numéro du conteneur, la tare en kilogrammes et, le cas échéant, les autres caractéristiques de l'engin.

La tare des conteneurs ne doit pas comprendre le poids des dispositifs spéciaux intérieurs et amovibles ayant soit un caractère d'emballage, soit un caractère d'amarrage.

Article 6. MANUTENTION, NETTOYAGE

Les conditions dans lesquelles les opérations de chargement et de déchargement des conteneurs doivent être effectuées sont fixées par les tarifs et les règlements. Le chargement comprend non seulement la mise en place sur le wagon, mais encore les opérations accessoires, notamment l'amarrage des conteneurs.

Le destinataire est tenu de restituer les conteneurs en parfait état de propreté. S'il n'en est pas ainsi, le chemin de fer est en droit d'exiger le paiement d'une taxe dont le montant est fixé par les tarifs ou les règlements.

Article 7. RÉUTILISATION

Les conteneurs livrés chargés ne peuvent être réutilisés par les destinataires pour de nouveaux transports qu'avec le consentement du chemin de fer destinataire.

Article 8. PERTES ET AVARIES

§ 1. Celui qui accepte du chemin de fer un conteneur vide ou chargé est tenu de vérifier l'état de ce conteneur au moment où il est mis à sa disposition; il est responsable de tous les dommages qui seraient constatés lors de la restitution du conteneur au chemin de fer et qui n'auraient pas été signalés lors de la mise à disposition, à moins qu'il ne prouve que les dommages existaient lorsque le conteneur a été mis à disposition ou qu'ils résultent de circonstances qu'il ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 2. L'expéditeur est responsable de la perte ou de l'avarie d'un conteneur survenue pendant l'exécution du contrat de transport, lorsque celle-ci provient de son fait ou de celui de ses préposés.

§ 3. Lorsque le conteneur n'est pas restitué dans les trente jours à compter du jour qui suit celui de sa remise à l'expéditeur ou au destinataire, le chemin de fer peut le considérer comme perdu et exiger le paiement de sa valeur.

Chapitre III. CONTENEURS APPARTENANT À DES PARTICULIERS

Article 9. AGRÉMENT

Les conteneurs appartenant à des particuliers peuvent être agréés par un chemin de fer soumis à la CIM, s'ils satisfont, en ce qui concerne leur construction et leurs inscriptions, aux conditions prévues à cet effet. Les conteneurs agréés autres que les grands conteneurs sont munis, par le chemin de fer, de la marque distinctive P.

Article 10. AMÉNAGEMENTS SPÉCIAUX

Si les conteneurs sont munis d'appareils spéciaux (appareils réfrigérants, bassin à eau, mécanismes, etc.), il incombe à l'expéditeur d'en assurer ou d'en faire assurer le service. Cette obligation passe au destinataire dès qu'il a fait valoir ses droits conformément à l'article 16 ou à l'article 22 de la CIM.

Article 11. INDICATIONS SUR LA LETTRE DE VOITURE

Outre les mentions prévues par la CIM, l'expéditeur doit inscrire sur la lettre de voiture, dans les emplacements réservés à cet effet, les indications suivantes :

- La catégorie, le numéro, la tare en kilogrammes et, le cas échéant, les autres caractéristiques du conteneur,
- De plus, pour les conteneurs agréés, la marque du réseau qui a procédé à l'agrément et, sauf pour les grands conteneurs, la lettre «P»,
- Enfin, pour les conteneurs vides, comme désignation de la marchandise, soit la mention «conteneur agréé vide», soit la mention «grand conteneur vide».

Article 12. RETOUR À VIDE OU RÉUTILISATION

Après livraison du conteneur et sauf accords spéciaux, le chemin de fer n'est pas obligé d'intervenir pour la remise au transport du conteneur vide en retour ou du conteneur réutilisé à charge.

Article 13. REMBOURSEMENTS

Les envois de conteneurs vides ne peuvent être grevés de remboursements.

Article 14. MONTANT DE L'INDEMNITÉ EN CAS DE PERTE OU D'AVARIE DU CONTENEUR

L'indemnité à payer selon l'article 31 de la CIM pour la perte du conteneur est calculée d'après la valeur du conteneur.

L'indemnité à payer selon l'article 33 de la CIM pour l'avarie du conteneur est calculée d'après les frais de réparation.

Article 15. RESPONSABILITÉ EN CAS DE DÉPASSEMENT DU DÉLAI DE LIVRAISON

Pour la responsabilité en cas de dépassement du délai de livraison, les chemins de fer peuvent, indépendamment des dispositions de la CIM, par accord spécial conclu avec le propriétaire du conteneur, prévoir le paiement au propriétaire d'une indemnité particulière.

A N N E X E V I

(Article 60, § 3)

RÈGLEMENT INTERNATIONAL CONCERNANT LE TRANSPORT
DES COLIS EXPRESS (RIEx)

§ 1. Ne sont considérées comme colis express que des marchandises transportées d'une manière particulièrement rapide aux conditions d'un tarif international.

Ne peuvent être admises comme colis express que les marchandises qui peuvent normalement être chargées dans le fourgon des trains de voyageurs. Toutefois les tarifs peuvent prévoir des dérogations à cette règle.

§ 2. Sont exclues du transport les marchandises désignées à l'article 3 de la présente Convention. Les matières et objets énumérés dans l'Annexe I à la Convention ou ceux qui sont visés par les accords particuliers conclus en vertu des dispositions de l'article 4, § 2, de la Convention, ne sont admis au transport comme colis express que si ce mode de transport est expressément prévu par ladite Annexe ou par lesdits accords. Les tarifs déterminent si d'autres marchandises peuvent également être exclues du transport ou être admises sous certaines conditions.

§ 3. Les colis express peuvent être remis au transport avec un document autre que celui qui est fixé en application de l'article 6, § 1, de la présente Convention. Le formulaire à utiliser et les mentions qui doivent ou peuvent y être portées sont déterminés par le tarif. En tout cas ce document doit contenir les indications suivantes :

- a) La désignation des gares expéditrice et destinataire;
- b) Le nom et l'adresse de l'expéditeur et du destinataire;
- c) Le nombre des colis, la description de l'emballage et la désignation de la nature des marchandises;
- d) La désignation des documents joints pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives.

§ 4. L'expéditeur est responsable de l'exactitude des mentions et déclarations incrites soit par lui-même, soit selon ses indications par le chemin de fer, dans le document de transport; il supporte toutes les conséquences résultant du fait que ces mentions ou déclarations seraient irrégulières, inexactes ou incomplètes.

§ 5. Les colis express doivent être transportés par des moyens rapides dans les délais prévus aux tarifs. Les délais de livraison doivent, en tout cas, être plus réduits que les délais appliqués aux envois de grande vitesse.

§ 6. Les tarifs peuvent aussi prévoir des dérogations aux dispositions de la présente Convention autres que celles qui sont spécifiées ci-dessus; il ne peut toutefois pas être apporté de dérogations aux dispositions des articles 26, 27, 28, 29, 31, 32, 33 et 37 à 47 inclus de ladite Convention.

En tant que les prescriptions qui précèdent et celles des tarifs ne s'y opposent pas, les dispositions de la présente Convention sont applicables au transport des colis express.

A N N E X E V I I

(Article 6I)

RÈGLEMENT D'ARBITRAGE

Article premier. NOMBRE DES ARBITRES

Les tribunaux arbitraux constitués pour connaître des litiges autres que ceux entre Etats se composeront d'un, de trois ou de cinq arbitres, suivant les stipulations du compromis.

Article 2. CHOIX DES ARBITRES

§ 1. Une liste d'arbitres est préétablie. Chaque Etat contractant peut désigner au plus deux de ses ressortissants, spécialistes du droit international des transports, pour être inscrits sur la liste d'arbitres, établie et tenue à jour par le Gouvernement suisse.

§ 2. Si le compromis prévoit un arbitre unique, celui-ci est choisi d'un commun accord par les parties.

Si le compromis prévoit trois ou cinq arbitres, chacune des parties choisit un ou deux arbitres, selon le cas.

Les arbitres choisis conformément à l'alinéa précédent désignent d'un commun accord le troisième ou le cinquième arbitre, selon le cas, lequel préside le tribunal arbitral.

Si les parties sont en désaccord sur le choix de l'arbitre unique ou si les arbitres choisis par les parties sont en désaccord sur la désignation du troisième ou du cinquième arbitre, selon le cas, le tribunal arbitral est complété par un arbitre désigné par le Président du Tribunal fédéral suisse, à la requête de l'Office central.

Le tribunal arbitral est composé de personnes figurant sur la liste visée au § 1. Toutefois, si le compromis prévoit cinq arbitres, chacune des parties peut choisir un arbitre en dehors de la liste.

§ 3. L'arbitre unique, le troisième ou le cinquième arbitre doit être d'une nationalité autre que celle des parties.

L'intervention au litige d'une tierce partie demeure sans effet sur la composition du tribunal arbitral.

Article 3. COMPROMIS

Les parties qui recourent à l'arbitrage concluent un compromis, lequel spécifie en particulier :

- a) L'objet du différend, déterminé d'une façon aussi précise et claire que possible;
- b) La composition du tribunal et les délais utiles pour la nomination du ou des arbitres;
- c) Le lieu du tribunal.

Pour l'ouverture de la procédure arbitrale, le compromis doit être communiqué à l'Office central.

Article 4. PROCÉDURE

Le tribunal arbitral décide lui-même de la procédure à suivre en tenant compte notamment des dispositions ci-après :

a) Le tribunal arbitral instruit et juge les causes dont il est saisi sur les éléments fournis par les parties sans être lié, lorsqu'il est appelé à dire le droit, par les interprétations de celles-ci;

b) Il ne peut accorder plus ou autre chose que les conclusions du demandeur, ni moins que ce que le défendeur a reconnu comme étant dû;

c) La sentence arbitrale, dûment motivée, est rédigée par le tribunal arbitral et notifiée aux parties par l'intermédiaire de l'Office central;

d) Sauf disposition contraire de droit impératif du lieu où siège le tribunal arbitral, la sentence arbitrale n'est pas susceptible de recours, exception faite toutefois de la révision ou de la nullité.

Article 5. GREFFE

L'Office central fonctionne comme greffe du tribunal arbitral.

Article 6. FRAIS

La sentence arbitrale fixe les frais et dépens, y compris les honoraires des arbitres, et décide à laquelle des parties le paiement en incombe ou dans quelle proportion ils sont partagés entre elles.

[OFFICIAL ENGLISH TRANSLATION¹ — TRADUCTION ANGLAISE OFFICIELLE²]

INTERNATIONAL CONVENTION³ CONCERNING THE CARRIAGE OF GOODS BY RAIL (CIM)

The undersigned plenipotentiaries,

Having recognised the need to revise the International Convention concerning the Carriage of Goods by Rail, signed at Berne on 25th February 1961,⁴ have resolved, in accordance with Article 69 of that Convention, to conclude a new Convention for that purpose and have agreed upon the following Articles:

PART I. PURPOSE AND SCOPE OF THE CONVENTION

Article 1. RAILWAYS AND TRAFFIC TO WHICH THE CONVENTION APPLIES

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

2. Consignments despatched from and destined for stations* situated in the territory

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

¹ Translation supplied by the Government of the United Kingdom.

² Traduction fournie par le Gouvernement du Royaume-Uni.

³ Came into force on 1 January 1975 in respect of the following States on behalf of which an instrument of ratification or an application for accession had been deposited with the Government of Switzerland, after 15 instruments of ratification had been deposited with the latter, in accordance with articles 66 and 67 of the Convention and paragraph 1 of Protocol I drawn up by the Diplomatic Conference convened to bring into force the International Conventions of 7 February 1970 concerning the carriage of goods by rail (CIM) and the carriage of passengers and luggage by rail (CIV), concluded at Berne on 9 November 1973.*

<i>State</i>	<i>Date of deposit of the instrument of ratification, or of the application for accession (a)</i>	<i>State</i>	<i>Date of deposit of the instrument of ratification, or of the application for accession (a)</i>
Algeria	22 June 1972	applicable to the transport of passengers, luggage and goods between Ireland and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland.)	
Austria	7 July 1972	Liechtenstein	29 November 1972
Belgium	28 March 1973	Luxembourg	29 May 1972
Bulgaria	28 September 1973	Netherlands	26 April 1971
Czechoslovakia	11 June 1974	Norway	14 June 1973
Denmark	4 March 1971	Poland	11 October 1974
France	13 February 1973	Portugal	15 October 1971
German Democratic Republic	8 June 1972 a	Romania	27 November 1974
Germany, Federal Republic of** (With a declaration that the Con- vention will also be applicable to Berlin (West) from the date of its entry into force for the Federal Republic of Germany.)	28 May 1974 a	Spain	21 November 1974
Greece	8 December 1972	Sweden	26 November 1974
Hungary	20 February 1974	Switzerland	21 July 1972
Iran	31 July 1971 a	Syrian Arab Republic	20 November 1973
Ireland	1 November 1974	Tunisia	21 May 1973
(With a reservation to the effect that the Convention will not be		United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	16 September 1974
		Yugoslavia	9 June 1971

of the same State, which pass through the territory of another State only in transit, shall not be subject to the terms of this Convention:

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

3. Consignments between stations in two adjacent States and between stations in two States in transit through the territory of a third State shall, if the lines over which the consignments are carried are exclusively operated by railways of one of those three States, be governed by the law of that State, provided that the sender, by using the appropriate consignment note, elects that the internal regulations relating to those railways shall apply, and provided that such application is not contrary to the laws and regulations of any of the States concerned.

Article 2. PROVISIONS CONCERNING CARRIAGE BY MORE THAN ONE MODE OF TRANSPORT

1. Regular road or shipping services which are complementary to railway services and on which international traffic is carried may, in addition to services on railway lines, be included in the list referred to in Article 1. Nevertheless, such services, in so far as they connect at least two Contracting States, may only be included in the list by agreement between those States.

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

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

4. In the case of international traffic making use both of railways and of transport services other than those specified in paragraph 1 of this Article, the railways may, in conjunction with the other transport undertakings concerned, lay down conditions in their tariffs which have a legal effect different from that of this Convention so as to take

(Footnote 3 continued from page 226)

Subsequently, the Convention came into force in respect of the following States, on the first day of the second month following the month during which the Government of Switzerland notified to the Contracting States the deposit of instruments of ratification, in accordance with the final part of Protocol I. The instruments were deposited with the Government of Switzerland on:

<i>State</i>	<i>Date of deposit</i>	<i>State</i>	<i>Date of deposit</i>
Finland	23 December 1974 (With effect from 1 February 1975.)	Italy	2 March 1976 (With effect from 1 May 1976.)
Iraq	7 February 1975 (With effect from 1 April 1975.)	Turkey	1 April 1976 (With effect from 1 July 1976.)
Morocco	9 May 1975 (With effect from 1 July 1975.)		

* See p. 305 of this volume.

**See p. 285 of this volume for the text of the declaration made upon accession.

⁴ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1100, p. 3.

account of the special features of each mode of transport. The railways may, in such a case, prescribe the use of a transport document other than that provided for in Article 6 (1).

Article 3. ARTICLES NOT ACCEPTABLE FOR CARRIAGE

The following shall not be accepted for carriage:

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

Article 4. ARTICLES ACCEPTABLE FOR CARRIAGE SUBJECT TO CERTAIN CONDITIONS

1. The following shall be accepted for carriage on certain conditions:

(a) Substances and articles accepted for carriage subject to the conditions contained in Annex 1 to this Convention or in the agreements and tariff clauses mentioned in paragraph 2 of this Article;

(b) Funeral consignments shall be accepted for carriage subject to the following conditions:

- (i) They shall be carried *grande vitesse*;
- (ii) Charges shall be paid by the sender;
- (iii) "Cash-on-delivery" and disbursements shall not be permitted;
- (iv) The consignment note may not be marked "to await order";
- (v) Carriage shall be subject to the laws and regulations of each State except in so far as such carriage is governed by special conventions between several States; an attendant is not necessary if the sender undertakes, by so indicating in the consignment note, to have the body collected within the time-limit laid down in the country of destination;

(c) Railway rolling stock running on its own wheels shall be accepted if a railway verifies that such rolling stock is in running order and so certifies either by marking the rolling stock or by issuing a special certificate; locomotives, tenders, rail motor-coach units and railcars shall in addition be accompanied by a person provided by the sender and competent to carry out lubrication in particular;

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

(d) Livestock shall be accepted subject to the following conditions:

(i) Livestock shall be accompanied by an attendant provided by the sender. Nevertheless, an attendant shall not be required

— In the case of small animals consigned in a package,

— When the international tariffs so permit, or

— When the railways concerned so permit at the sender's request: in such cases, the railway shall not be liable for any loss or damage resulting from any risk which the attendant was intended to avert unless there is an agreement to the contrary.

The sender shall state in the consignment note the number of attendants or, if the consignments are unaccompanied, shall insert the words "without attendant";

(ii) The sender shall comply with the veterinary regulations of the States to, from and through which the goods are consigned;

(iii) The consignment note shall not be marked "to await order";

(e) Articles the carriage of which will give rise to special difficulty by reason of their dimensions, weight, or nature or condition, having regard to the equipment or rolling stock of any one of the railways concerned, shall not be accepted except subject to special conditions to be determined by the railway in each case after consultation with the sender; these conditions may derogate from the provisions of this Convention.

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

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

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

Article 5. OBLIGATION OF THE RAILWAY TO CARRY

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

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

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

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

4. When the competent authority decides that:

- (a) A service shall be discontinued or suspended totally or partially,
 - (b) Certain consignments shall be refused or accepted only subject to certain conditions,
- the measures adopted for this purpose shall, without delay, be brought to the notice of the public and of the railways, which shall inform the railways of the other States with a view to their publication.

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

These measures shall be communicated to the Central Office which shall notify them to the Governments of the Contracting States. They shall be regarded as having been accepted if, within one month from the date of notification, there has been no objection

to them from a Contracting State. In the event of any objection and if the Central Office does not succeed in removing the differences of opinion it shall convene a meeting of the representatives of the Contracting States.

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

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

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

PART II. THE CONTRACT OF CARRIAGE

Chapter I. FORM AND CONDITIONS OF THE CONTRACT OF CARRIAGE

Article 6. WORDING AND FORM OF THE CONSIGNMENT NOTE

1. The sender shall present a consignment note duly completed for each consignment governed by this Convention.

The railways shall prescribe, for both *grande vitesse* and *petite vitesse* traffic, a model consignment note, which must include a duplicate for the sender.

With respect to the decisions of the railways on the question of the model consignment note the provisions of the second sub-paragraph and the first sentence of the third sub-paragraph of Article 5 (5) shall apply as appropriate.

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

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

International tariffs may determine the language in which the particulars to be filled in by the sender in the consignment note shall be entered. In the absence of provisions of this kind, the sender shall enter such particulars in one of the official languages of the country of departure and add a translation in French, German or Italian unless the particulars have been entered in one of those languages.

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

3. Choice of the plain white or of the red-bordered consignment note shall indicate whether the goods are to be carried by *petite vitesse* or by *grande vitesse* respectively. A request for *grande vitesse* over one part of the route and *petite vitesse* over the remainder will not be allowed except by agreement between all the railways concerned.

4. The particulars entered in the consignment note shall be written or printed in indelible characters. Consignment notes in which entries have been written over or erased, or those on which pieces of paper have been pasted shall not be accepted. Entries may be struck out on condition that the sender authenticates the deletion by his signature and that, where the number or the weight of the packages is concerned, he inserts the corrected quantities in words.

5. The consignment note shall contain the following particulars:

(a) The name of the destination station, with the information necessary to avoid any confusion between different stations serving the same locality or localities of the same or similar names;

(b) The name and address of the consignee. Only one individual or other legal person shall be shown as consignee. It shall only be permissible to consign to the destination station or to a railway official at the destination station if the tariff applicable expressly permits this to be done. Addresses not indicating the name of the consignee, such as “to the order of . . .” or “to the holder of the duplicate of the consignment note” are not allowed;

(c) A description of the goods. The sender shall describe by the name prescribed for them goods which are accepted for carriage subject to certain conditions in accordance with Article 4 (1) (a) and (2); in the case of other goods, for which the sender requests the application of a particular tariff, by the name given to them in that tariff; and in all other cases by the ordinary commercial description, according to their nature, given to the goods in the State of departure;

(d) The weight, or failing that, comparable information in accordance with the regulations of the forwarding railway. Where the laws or regulations of the country of departure authorise the sender to consign his goods without mention of the weight or information in lieu thereof, such weight or information shall be entered by the forwarding railway;

(e) In the case of consignments in less than wagon loads: the number of packages and a description of the packing. Such information shall also be shown in any consignment note relating to wagon loads which comprise one or more articles or packages forwarded by rail-sea and which require to be trans-shipped.

In the case of consignments where the loading is the duty of the sender: the number of the wagon, and, for privately-owned wagons, the tare;

(f) A detailed list of the documents which are required by Customs and other administrative authorities and which are attached to the consignment note or shown as held at the disposal of the railway at a named station or at the office of the Customs or of any other authority;

(g) The name and address of the sender, and, should he consider it desirable, his telegraphic address or telephone number. Only one individual or other legal person shall be shown in the consignment note as the sender. If the laws and regulations in force at the forwarding station so require, the sender shall add to his name and address, his written, printed or stamped signature; for this purpose, the form of consignment note used may include the word “signature”.

6. In addition, the consignment note shall, if necessary, contain all other particulars provided for in this Convention, and in particular the following:

(a) The words “to await order” or the words “to be delivered home” on condition that these methods of delivery are permitted at the destination station. Any sender who requests that the consignment be delivered to the consignee’s siding must so indicate in the consignment note, immediately after the name and address of the consignee;

(b) The tariffs to be applied, and in particular the special or exceptional tariffs provided for in Article II (4) (c) and in Article 35;

(c) The amount in figures representing “interest in delivery” declared in accordance with Article 20;

(d) The charges which the sender undertakes to pay in accordance with the provisions of Article 17;

(e) The amount of “cash on delivery” and of disbursements, in figures (Article 19);

(f) The route prescribed in accordance with the provisions of Article 10 (1) and the names of the stations at which the formalities required by Customs and other administrative authorities are to take place;

(g) Particulars relating to the formalities required by Customs and other administrative authorities in accordance with the second sub-paragraph of Article 15 (1);

(h) A statement that the consignee is not entitled to modify the contract of carriage; this statement shall be worded as follows: "Consignee not authorised to give subsequent orders";

(i) The number of attendants or the entry "without attendant", in accordance with Article 4 (1) (d) (i).

7. If the space set apart in the consignment note for the particulars to be entered by the sender is insufficient additional sheets shall be used, and these shall then become integral parts of the consignment note. These additional sheets shall be of the same format as the consignment note and shall be made out in the same number of copies as the consignment note by means of carbon copying and be signed by the sender. The existence of such additional sheets shall be indicated in the consignment note. If the total weight of the consignment is indicated, this indication shall be entered in the consignment note itself.

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

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

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

- (a) Goods which by reason of their nature cannot be loaded together without detriment;
- (b) Goods which are to be loaded partly by the railway and partly by the sender;
- (c) Goods which cannot be loaded together without infringing the regulations of the Customs or other administrative authorities;
- (d) Goods accepted for carriage subject to certain conditions, if they comprise substances or articles which, by virtue of Annex I to this Convention or the agreements or tariff clauses mentioned in Article 4 (2) shall not be loaded together or with other goods.

10. One and the same consignment note may not relate to more than a single wagon-load. Nevertheless the following goods may be handed over for carriage with a single consignment note:

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

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

"Sent by . . .";

"By order of . . .";

"At the disposal of . . .";

"To be reconsigned to . . .";

"Insured with . . .";

"For the . . . Shipping Line or for the ss/mv . . .";

"From the . . . Shipping Line or from the ss/mv . . .";

- “For the . . . road transport service”;
- “From the . . . road transport service”;
- “For the . . . air line”;
- “From the . . . air line”;
- “For export to . . .”.

*Article 7. RESPONSIBILITY FOR STATEMENTS IN THE CONSIGNMENT NOTE.
MEASURES TO BE TAKEN IN CASE OF OVERLOADING. SURCHARGES*

1. The sender shall be responsible for the correctness of the entries and declarations inserted by him or on his behalf in the consignment note; he shall bear all the consequences resulting from the fact that these entries or declarations may be irregular, incorrect, incomplete, or inserted elsewhere than in the allotted space. Should such space be insufficient the sender shall indicate therein the place in the consignment note where the remainder of the entry will be found.

2. The railway shall always have the right to verify that the consignment corresponds with the particulars entered in the consignment note and that the provisions relating to the carriage of goods accepted subject to certain conditions have been complied with.

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

The result of the examination of the particulars in the consignment note shall be entered therein. If examination takes place at the forwarding station, the actual particulars shall also be entered in the duplicate of the consignment note if it is held by the railway. If the consignment does not correspond with the particulars in the consignment note or if the provisions relating to the carriage of goods accepted subject to certain conditions have not been complied with, the cost of the examination shall be charged against the goods unless paid at the time.

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

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

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

Weights ascertained on a privately-owned weighbridge shall be treated as if they were the weights ascertained on a railway-owned weighbridge, so long as the relevant conditions laid down by the railway concerned have been fulfilled.

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

- (a) If the difference is manifestly due to the nature of the goods or to atmospheric conditions;

(b) If, after the contract of carriage has been made, weighing by the railway takes place on a weighbridge and does not reveal a difference exceeding two per cent of the weight determined by the forwarding station or, failing that, of the weight declared by the sender.

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

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

(a) The surcharge shall be equal to two francs per kilogramme of the gross weight of the whole package:

- (i) In the case of irregular, incorrect or incomplete description of substances and articles not acceptable for carriage under the provisions of Annex I,
- (ii) In the case of irregular, incorrect or incomplete description of substances and articles which, under the provisions of Annex I, are acceptable for carriage subject to certain conditions, or in the case of failure to observe such conditions;

(b) The surcharge shall be equal to fifteen francs per 100 kilogrammes of weight in excess of the load limit in the case of overloading of a wagon loaded by the sender;

(c) The surcharge shall be equal to twice the difference:

- (i) Between the carriage charges which should have been payable from the point of departure to the point of destination, and those which have been charged in the case where the nature of a consignment comprising goods other than those referred to in sub-paragraph (a) of this paragraph has been irregularly, incorrectly or incompletely described, or generally where the description of the consignment enables it to be carried at a tariff lower than that which is properly applicable,
- (ii) Between the carriage charges for the weight declared and those for the weight ascertained in the case where the weight declared is less than the actual weight.

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

(d) Should there be both an under-declaration of weight and overloading in respect of one and the same wagon, the surcharges payable in respect thereof shall be cumulative.

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

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

10. The surcharge shall not be due:

- (a) In the case of an incorrect declaration of weight, if the railway is bound to weigh the goods under the regulations in force at the forwarding station;
- (b) In the case of an incorrect declaration of weight or in the case of overloading, if the sender has requested in the consignment note that the railway should weigh the goods;
- (c) In the case of overloading arising in the course of transit from atmospheric conditions, if it is proved that the wagon was not loaded beyond the permitted load limit when made available for carriage at the forwarding station;

- (d) In the case of an increase of weight during transit which does not cause overloading, if it is proved that the increase was due to atmospheric conditions;
- (e) In the case of an incorrect declaration of weight, without overloading, if the difference between the weight indicated in the consignment note and the ascertained weight does not exceed three per cent of the declared weight;
- (f) In the case of the overloading of a wagon when the railway has neither published nor informed the sender of the load limit in a way which enables him to observe it.

11. When the overloading of a wagon is established by the forwarding station or by an intermediate station the excess load may be removed from the wagon even if there are no grounds for imposing a surcharge. Where necessary the sender shall be asked without delay to state what is to be done with the excess load.

Where, however, a consignee has modified the contract of carriage under Article 22, he shall be notified and requested to give instructions regarding the excess load.

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

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

*Article 8. THE MAKING OF THE CONTRACT OF CARRIAGE.
DUPLICATE OF THE CONSIGNMENT NOTE*

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

2. The consignment note and, where appropriate, each additional sheet, must be stamped immediately after the whole consignment to which the consignment note relates has been handed to the railway and—where the regulations in force at the forwarding station so require—such charges as the sender has undertaken to pay have been paid or a security deposited in accordance with Article 17 (7). The stamp shall be affixed in the presence of the sender if he so requests.

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

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

The railway shall not be liable either for the weight of the goods or for the number of packages shown in the particulars in the consignment note when it is obvious that there is no actual loss corresponding to the differences in the weight or number of packages.

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

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

Article 9. TARIFFS. PRIVATE AGREEMENTS

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

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

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

(a) If an international tariff makes provision for the extension of an internal tariff to cover the whole route, the periods for the publication of such internal tariff shall be applicable;

(b) If increases in the rates contained in an international tariff follow a general increase in the rates contained in the internal tariffs of a participating railway they shall come into force on the day after their publication, on condition that the adjustment of the international tariff rates caused by such general increase has been announced at least 15 days in advance. Nevertheless, such announcement may not be made prior to the publication of the increase in the internal tariff rates in question;

(c) If the carriage charges and supplementary charges provided for in the international tariffs have to be adjusted in order to take account of fluctuations in the rates of exchange, or if obvious errors have to be corrected, such adjustments and corrections shall come into force on the day after their publication.

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

The tariffs and amendments to the tariffs shall be regarded as being properly published from the time when the railway makes all details thereof available to the users.

2. The tariffs shall indicate all the conditions specially applicable to different types of service and particularly whether they apply to *grande vitesse* or *petite vitesse* service. If for all or certain goods, or between certain points, a railway has a system of tariffs applicable to one type of service only, such tariffs may be applied to goods consigned under either a *petite vitesse* or a *grande vitesse* consignment note, subject to the conditions concerning transit periods applicable to each of such consignment notes under the provisions of Article 6 (3) and Article 11.

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

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

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

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

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

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

Publication of the measures taken under the second and third sub-paragraphs of this paragraph shall not be compulsory.

4. No sum shall be charged by the railways on their own account over and above the carriage and supplementary charges provided for in the tariffs, other than sums disbursed by them, such as Customs duties, octroi or police dues, costs of cartage from one station to another which are not shown in the tariff, cost of repairing external or internal packing of goods necessary for ensuring that they are kept in good condition and other similar expenses. Such charges shall be duly noted and entered separately in the consignment note, together with any useful supporting information. When this information is provided on documents attached to the consignment note and when the corresponding charges are to be paid by the sender, the supporting documents shall not be delivered to the consignee with the consignment note, but shall be forwarded to the sender with the account of charges referred to in Article 17 (7).

Article 10. ROUTES AND TARIFFS APPLICABLE

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

2. The following shall be regarded as [routing] instructions:

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

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

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

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

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

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

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

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

Similarly, the foregoing provisions of this paragraph shall apply if, in the absence of adequate instructions from the sender, the railway has applied a combination of tariffs even though there is a through international tariff offering a more advantageous charge, all other conditions being the same.

Article 11. TRANSIT PERIODS

1. The transit periods shall be specified either in the regulations in force between the railways participating in the carriage, or in the international tariffs applicable from the forwarding station to the destination station. The transit periods so specified shall not exceed those which would result from the application of the provisions of the following paragraphs.

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

(a) For wagon-load consignments:

(i) By *grande vitesse*:

Period for despatch	12 hours
Period for conveyance	
—for the first 300 km	24 hours
—and thereafter for each 400 km or fraction thereof	24 hours

(ii) By *petite vitesse*:

Period for despatch	24 hours
Period for conveyance	
—for the first 200 km	24 hours
—and thereafter for each 300 km or fraction thereof	24 hours

(b) For less than wagon-load consignments:

(i) By *grande vitesse*:

Period for despatch	12 hours
Period for conveyance per 300 km or fraction thereof	24 hours

(ii) By *petite vitesse*:

Period for despatch	24 hours
Period for conveyance per 200 km or fraction thereof	24 hours

All these distances shall relate to the distances to which the tariffs apply.

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

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

(a) For consignments handed in for carriage at places other than stations or for consignments to be delivered at such places;

(b) For consignments to be carried:

By a line or system not equipped to deal rapidly with consignments,

By sea or inland navigable waterway by ferry or ship,

By a land route not served by rail,

By certain junction lines connecting two lines of the same system or of different systems,

By a secondary line, or

By a line which is not of standard gauge;

(c) For consignments charged at reduced rates in accordance with special and exceptional internal tariffs;

(d) In exceptional circumstances causing:

Either an exceptional increase in traffic, or

Exceptional operating difficulties.

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

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

6. The transit period shall run from midnight next following acceptance of the goods for carriage as provided for in Article 8 (1). In the case, however, of traffic consigned *grande vitesse*, the period shall start 24 hours later if the day which follows the day of acceptance for carriage is a Sunday or a legal holiday, unless the forwarding station is open for *grande vitesse* traffic on Sundays or legal holidays.

7. The transit period shall be extended for all consignments, except in the case of any wrongful act or neglect by the railway, by the duration of the period necessitated by:

(a) Examination in accordance with Article 7 (2) and (3), which reveals differences from the particulars shown in the consignment note;

(b) Carrying out the formalities required by Customs and other administrative authorities;

(c) Modifications of the contract of carriage under Article 21 or 22;

(d) Special care to be given to the consignment (attention to animals, re-icing, etc.);

(e) The trans-shipment or adjustment of any badly loaded consignment loaded by the sender;

(f) Any interruption of traffic temporarily preventing the commencement or continuation of carriage.

8. The transit period shall be suspended:

(a) For *petite vitesse* on Sundays and legal holidays;

(b) For *grande vitesse* on Sundays and certain legal holidays when the laws or regulations in any State provide for the suspension of domestic railway transit periods on those days;

(c) For *grande vitesse* and *petite vitesse* on Saturdays when the laws or regulations in any State provide for the suspension of domestic railway transit periods on those days.

9. The reason for and the duration of extensions and suspensions of transit periods provided for in paragraphs 7 and 8 of this Article shall be entered in the consignment note. If necessary proof of these extensions and suspensions may be furnished by means other than the particulars entered in the consignment note.

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

In addition, in the case of *grande vitesse* consignments, if the transit period ends on a Sunday or a holiday as defined in paragraph 8 (b) of this Article, this period shall be extended until the same time on the next working day.

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

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

Article 12. CONDITION, PACKING AND MARKING OF GOODS

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

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

Moreover, packing shall comply with the provisions of the tariffs and the regulations of the forwarding railway.

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

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

5. When a sender habitually despatches from the same station goods of the same nature requiring packing, and habitually hands them over either without packing or with similar defective packing, he need not comply with the provisions of paragraph 3 of this Article in respect of each consignment if he deposits at that station a general declaration in the form laid down by the railway and published by them. In such cases a reference to the general declaration deposited at the forwarding station shall be included in the consignment note.

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

- (a) The address of the consignee marked on the package itself or on a label approved by the railway;
- (b) The destination station.

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

The details required under (a) and (b) above shall also be shown on each article or

package comprised in a wagon load which, when forwarded by rail and sea, requires to be trans-shipped.

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

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

Article 13. DOCUMENTS TO BE FURNISHED FOR THE COMPLETION OF FORMALITIES REQUIRED BY CUSTOMS OR OTHER ADMINISTRATIVE AUTHORITIES. CUSTOMS SEALS

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

When these documents are not attached to the consignment note (see Article 15 (1)) or if they are to be provided by the consignee, the sender shall indicate on the consignment note the station, the Customs office or the office of any other authority where the respective documents will be made available to the railway and where the formalities are to be completed. If the sender will himself be present or be represented by an agent when the formalities required by Customs or any other administrative authority are carried out, it will suffice for these documents to be produced at the time these formalities are carried out.

2. The railway shall not be obliged to check whether the documents furnished are sufficient and correct.

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

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

3. The sender shall comply with the regulations of Customs or other administrative authorities with respect to the packing and sheeting of the goods. If the sender has not packed or sheeted the goods in accordance with these regulations, the railway shall be entitled to do so and the cost shall be charged against the goods.

The railway may refuse consignments when the seal affixed by Customs or other administrative authorities is damaged or defective.

Chapter II. PERFORMANCE OF THE CONTRACT OF CARRIAGE

Article 14. HANDING OVER OF GOODS FOR CARRIAGE AND LOADING OF GOODS

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

2. Loading shall be the duty of the railway or the sender according to the regulations in force at the forwarding station, unless otherwise provided in this Convention or unless

the consignment note includes a reference to a special agreement between the sender and the railway.

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

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

Article 15. FORMALITIES REQUIRED BY CUSTOMS AND OTHER ADMINISTRATIVE AUTHORITIES

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

Nevertheless, the sender, by so indicating in the consignment note, or the consignee by giving instructions as provided for in Article 22, may ask:

- (a) To be present himself or to be represented by an agent at the formalities referred to in the preceding sub-paragraph for the purpose of furnishing any information or explanations required;
- (b) If and to the extent permitted by the laws and regulations of the country in which the formalities required by Customs or other administrative authorities are to be carried out, to complete such formalities himself or to have them completed by an agent;
- (c) When he or his agent completes, or is present at the completion of these formalities, to pay, personally or through his agent, Customs duties and other charges, provided that the laws and regulations of the country where these formalities are completed so permit.

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

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

If the sender has inserted in the consignment note an entry that he will pay charges including Customs duty the railway shall have the choice of completing Customs formalities either in course of transit or at the destination station.

2. Subject to the exception contained in the final sub-paragraph of paragraph 1 of this Article, the consignee shall be entitled to complete Customs formalities at the destination station if that station has a Customs office and the consignment note provides for Customs clearance on arrival, or, in the absence of such provision, if the goods arrive under Customs control. The consignee may also complete these formalities at a destination station not provided with a Customs office, if the national laws and regulations so permit or if the prior authority of the railway and the Customs authorities has been obtained. If the consignee exercises any of the rights conferred on him by this sub-paragraph, he shall pay in advance the charges due on the consignment.

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

Article 16. DELIVERY

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

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

2. It shall be equivalent to delivery of the goods to the consignee if:

- (a) They have been handed over to Customs or *octroi* authorities at their premises or warehouses, when these are not subject to railway supervision, or
- (b) They have been deposited for storage with the railway, a forwarding agent or in a public warehouse,

in accordance with the provisions in force.

3. The laws and regulations in force at the destination station or the terms of any contracts with the consignee shall determine whether the railway is entitled or obliged to hand over the goods to the consignee elsewhere than at the destination station, whether on a private siding, at his address or in a railway depot. If the railway hands over the goods, or arranges for them to be handed over on a private siding, to his address, or to a depot, delivery shall not be deemed to have been effected until the time when they are so handed over. Unless the railway and the owner of the private siding have agreed otherwise, operations carried out by the railway on behalf of and under the instructions of that owner of the private siding shall not be covered by the contract of carriage.

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

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

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

Article 17. PAYMENT OF CHARGES

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

In applying these provisions, charges which, according to the applicable tariff, must be added to the standard rates or special charges when calculating the carriage charges shall be deemed to be carriage charges.

2. A sender who undertakes to pay a part or all of the charges shall indicate this on the consignment note by using one of the following phrases:

- (a) (i) "Carriage charges paid", if he undertakes to pay carriage charges only;
- (ii) "Carriage charges paid including . . .", if he undertakes to pay charges additional to those for carriage; in which case he shall give an exact

description of those charges; the additions, which may relate only to the supplementary charges or other charges incurred from the time of acceptance for carriage until that of delivery as well as to sums collected either by Customs or other administrative authorities shall not result in any division of the total amount of any one category of charges (for example, the total amount of Customs duties and of other amounts payable to Customs, value added tax being regarded as a separate category);

- (iii) "Carriage charges paid to X" (X indicating by name the point at which the tariffs applied by adjacent countries take effect), if he undertakes to pay carriage charges to X;
- (iv) "Carriage charges paid to X including . . ." (X indicating by name the point at which the tariffs applied by adjacent countries take effect), if he undertakes to pay charges additional to those for carriage to X, but excluding all charges relating to the subsequent country or railway. The sender shall give an exact description of these charges; the additions, which may relate only to supplementary charges or other charges incurred from the time of acceptance for carriage to X, as well as to sums collected either by Customs or by other administrative authorities, shall not result in any division of the total amount of any one category of charges (for example, the total amount of Customs duties and of other amounts payable to Customs, value added tax being regarded as a separate category);

(b) "All charges paid", if he undertakes to pay all charges of every kind (carriage charges, supplementary charges, Customs duties and other charges);

(c) "Charges paid not exceeding . . .", if he undertakes to pay a fixed amount. Except when provision is made to the contrary in the tariffs, this amount shall be expressed in the currency of the forwarding country.

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

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

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

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

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

7. If the amount of the charges which the sender undertakes to pay cannot be ascertained exactly at the time the goods are handed over for carriage, such charges shall be entered in a charges note and a settlement of accounts shall be made with the sender not later than 30 days after the expiration of the transit period. The railway may require as security a deposit approximating to the amount of such charges for which a receipt

shall be given. A detailed account of charges drawn up from the particulars in the charges note shall be delivered to the sender in return for the receipt.

8. The forwarding station shall specify, both in the consignment note and in the duplicate, the amount of the charges which the sender has undertaken to pay unless the instructions or tariffs in force at the forthcoming station provide that these charges need only be specified in the duplicate. In the cases provided for in paragraph 7 of this Article, these charges are not to be specified either in the consignment note or in the duplicate.

Article 18. CORRECTION OF CHARGES

1. In the case of incorrect application of a tariff or of error in determining or collecting charges, overcharges shall be refunded forthwith by the railway and undercharges paid to the railway when the amount of the overcharge or undercharge exceeds 10 francs per consignment note.

2. If the consignee has not taken possession of the consignment note the sender shall be obliged to pay to the railway any amounts undercharged. When the consignment note has been accepted by the consignee or when the contract of carriage has been modified in accordance with Article 22, the sender shall be obliged to pay an undercharge only to the extent that it relates to the charges which he has undertaken to pay by his declaration in the consignment note; any balance of the undercharge shall be paid by the consignee.

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

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

If, within a reasonable period laid down by the railway, the claimant does not submit to the railway the supporting documents required before the amount of the claim can be finally settled, no interest shall accrue between the expiration of the period laid down and the actual submission of such documents.

Article 19. "CASH ON DELIVERY" AND DISBURSEMENTS

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

2. The railway shall not be obliged to account for the cash on delivery payment until the amount thereof has been received from the consignee. The amount shall be placed at the sender's disposal within thirty days of payment by the consignee; in case of delay interest at five per cent per annum shall be due from the date of the expiration of that period.

3. If the goods have been delivered, wholly or in part, to the consignee without prior collection of the amount of the cash on delivery payment, the railway shall be liable to pay to the sender the amount of any loss sustained by him up to the total amount of the cash on delivery payment without prejudice to its right of recovery from the consignee.

4. Cash on delivery consignments shall be subject to the collection fee laid down in the tariffs; such fee shall be payable notwithstanding cancellation or reduction of the amount of the cash on delivery payment by modification of the contract of carriage (Article 21 (1)).

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

Article 20. DECLARATION OF INTEREST IN DELIVERY

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

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

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

Chapter III. MODIFICATION OF THE CONTRACT OF CARRIAGE

Article 21. RIGHT OF THE SENDER TO MODIFY THE CONTRACT OF CARRIAGE

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

- (a) Goods to be withdrawn at the forwarding station;
- (b) Goods to be stopped in transit;
- (c) Delivery of goods to be delayed;
- (d) Goods to be delivered to a person other than the consignee shown in the consignment note;

(e) Goods to be delivered at a station other than the destination station shown in the consignment note, or to be returned to the forwarding station; in which case the sender may stipulate that a consignment forwarded initially by *petite vitesse* shall be reforwarded by *grande vitesse* or *vice versa* if the station where the consignment has been stopped provides both kinds of service; the sender may also indicate the tariff to be applied and the route to be followed. The sender must also give new prepayment instructions if he has undertaken to pay any of the charges up to the point at which the tariffs applied by adjacent countries take effect as laid down in Article 17 (2) and if, as a result of modification of the contract of carriage, the consignment is no longer routed through this point. These new prepayment instructions may not, however, involve any changes in the original instructions relating to countries already crossed, except in the case of a modification permitted under sub-paragraph (h) below.

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

- (f) To make the consignment subject to a cash on delivery payment;
- (g) The increase, decrease or cancellation of the amount of the cash on delivery payment;
- (h) The undertaking to pay charges relating to a consignment which has not been prepaid or to pay an increase of charges in accordance with the provisions of Article 17 (2).

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

Orders shall not be accepted if to carry them out would split the consignment.

2. The subsequent orders referred to above shall be given by means of a written declaration in the form laid down and published by the railways.

Such declaration shall be reproduced and signed by the sender in the duplicate of the consignment note which shall be presented to the railway at the same time. The forwarding station shall certify that the subsequent order has been received by affixing its date stamp on the duplicate note below the declaration made by the sender. This

duplicate shall then be returned to him. A railway complying with a sender's orders without requiring production of such duplicate shall be liable for any loss or damage thereby caused to the consignee if the duplicate has been delivered to him by the sender.

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

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

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

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

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

- (a) When the consignee has taken possession of the consignment note;
- (b) When the consignee has accepted the goods;
- (c) When the consignee has exercised his right under the contract of carriage in accordance with Article 16 (4);
- (d) When the consignee is entitled, in accordance with Article 22, to give orders, as soon as the consignment has entered the Customs territory of the country of destination.

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

Article 22. RIGHT OF THE CONSIGNEE TO MODIFY THE CONTRACT OF CARRIAGE

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

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

The consignee may give orders for:

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

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

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

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

Orders shall not be accepted if to carry them out would split the consignment.

2. The orders referred to above shall be given by addressing, either to the destination station or to the station of entry into the country of destination, a written declaration in the form laid down and published by the railways.

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

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

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

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

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

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

Article 23. THE CARRYING OUT OF SUBSEQUENT ORDERS

1. The railway shall not refuse to carry out orders given under Articles 21 or 22 or delay doing so unless:

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

In the foregoing cases, the person who has given the subsequent orders shall be informed as soon as possible of any circumstances which prevent his orders being carried out.

If the railway is not in a position to foresee such circumstances, the person who has given subsequent orders shall be liable for all the consequences of starting to carry them out.

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

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

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

The foregoing provisions shall apply in the same way to supplementary charges and other charges.

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

4. Subject to the provisions of paragraph 1 of this Article the railway shall, in the case of any wrongful act or default on its part, be liable for the consequences of failing to carry out or of improperly carrying out instructions given under Articles 21 or 22. Nevertheless, compensation payable by the railway shall never exceed that which would be payable for loss of the goods.

Article 24. CIRCUMSTANCES PREVENTING CARRIAGE

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

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

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

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

4. The sender, on being notified of any circumstances preventing carriage, may give his instructions either to the forwarding station or to the station where the goods are being held. If he changes the consignee or the destination station or gives his instructions to a station other than the forwarding station, he shall enter his instructions in the duplicate of the consignment note, which shall be produced.

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

5. Unless the sender, on being notified of a circumstance preventing carriage, gives, within a reasonable time, instructions which can be carried out, action shall be taken in accordance with the regulations relating to circumstances preventing delivery which are in force on the railway on which the goods have been held up.

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

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

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

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

Article 25. CIRCUMSTANCES PREVENTING DELIVERY

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

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

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

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

Unless the tariffs otherwise provide, the sender's instructions shall be given through the forwarding station.

2. Except as otherwise provided in paragraph 1 of this Article and subject to the provisions of Article 45, the procedure in the event of circumstances preventing delivery shall be determined by the laws and regulations in force on the railway responsible for delivery.

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

3. If the circumstances preventing delivery arise after the consignee has modified the contract of carriage in accordance with Article 22, the railway shall notify such consignee, to whom the second sub-paragraph of (2) of this Article shall apply by analogy.

4. The provisions of Article 23 shall apply to carriage undertaken in accordance with this Article.

PART III. LIABILITY. LEGAL PROCEEDINGS

Chapter I. LIABILITY

Article 26. COLLECTIVE RESPONSIBILITY OF RAILWAYS

1. The railway which has accepted goods for carriage with the consignment note shall be responsible for the carriage over the entire route up to delivery.

2. Each succeeding railway, by the very act of taking over the goods with the original consignment note, shall participate in the performance of the contract of carriage in accordance with the terms of that document, and shall be subject to the obligations arising therefrom without prejudice to the provisions of Article 43 (3) relating to the railway of destination.

Article 27. EXTENT OF LIABILITY

1. The railway shall be liable for exceeding the transit period, for total or partial loss of the goods, and for damage to the goods between the time of acceptance for carriage and the time of delivery.

2. The railway shall, however, be relieved of this liability if the exceeding of the transit period or the loss or damage was caused by any wrongful act or neglect on the part of the claimant, by instructions given by the claimant other than as a result of any wrongful act or neglect on the part of the railway, by inherent vice of the goods (decay, wastage, etc.) or by circumstances which the railway could not avoid and the consequences of which it was unable to prevent.

3. The railway shall be relieved of this liability when the loss or damage arises from the special risks inherent in one or more of the following circumstances:

- (a) Carriage in open wagons under the conditions applicable thereto or the terms of an agreement made with the sender and referred to in the consignment note;
- (b) Absence or inadequacy of packing in the case of goods which, by their nature, are liable to wastage or damage when not packed or when not properly packed;
- (c) Loading operations carried out by the sender or unloading operations carried out by the consignee under the conditions applicable thereto, or under an agreement made with the sender and referred to in the consignment note, or under an agreement with the consignee;
 - Loading in a wagon which has a defect apparent to the sender or faulty or improper loading when carried out by the sender under the conditions applicable thereto or under an agreement made with the sender and referred to in the consignment note;
- (d) Completion by the sender, the consignee or agent of either, of the formalities required by Customs or other administrative authorities;
- (e) The nature of certain kinds of goods which particularly exposes them to total or partial loss or damage, especially through breakage, rust, spontaneous decay, desiccation or wastage;
- (f) Forwarding, under an irregular, incorrect or incomplete description, of articles not accepted for carriage; forwarding, under an irregular, incorrect or incomplete description, of those articles accepted subject to certain conditions, or the failure on the part of the sender to observe the prescribed precautions in respect of such articles;

- (g) Carriage of livestock;
- (h) Carriage of consignments which, under this Convention, the conditions applicable, or under an agreement made with the sender and referred to in the consignment note, must be accompanied by an attendant, insofar as the loss or damage results from any risk which the attendant was intended to avert.

Article 28. BURDEN OF PROOF

1. The burden of proving that the exceeding of the transit period, loss or damage was due to one of the causes specified in Article 27 (2) shall rest upon the railway.

2. When the railway establishes that, in the circumstances of a particular case, loss or damage could be attributed to one or more of the special risks referred to in Article 27 (3), it shall be presumed that it was so caused. The claimant shall, however, be entitled to prove that the loss or damage was not, in fact, attributable either wholly or partly to one of these risks.

This presumption shall not apply in the circumstances envisaged in Article 27 (3) (a) if there has been an abnormal shortage, or a loss of any package.

Article 29. PRESUMPTION IN THE CASE OF RECONSIGNMENT

1. When a consignment despatched subject to the provisions of this Convention has been reconsigned also subject to those provisions and partial loss or damage has been discovered after the reconsignment, it shall be presumed that such loss or damage occurred during the last contract of carriage if the following conditions are satisfied:

- (a) The consignment remained in the care of the railway during the whole period;
- (b) The consignment was reconsigned in the same condition as it arrived at the station from which it was reconsigned.

2. The same presumption shall exist when the contract of carriage prior to the reconsignment was not subject to this Convention provided that the Convention would have been applicable in the case of a through consignment from the original forwarding station to the final destination station.

Article 30. PRESUMPTION OF LOSS OF GOODS. POSITION IF SUBSEQUENTLY RECOVERED

1. The person entitled to claim for the loss of goods may, without being required to furnish further proof, treat goods as lost when they have not been delivered to the consignee, or are not being held at his disposal within thirty days after the expiration of the transit periods.

2. The person so entitled may, on receipt of compensation for the missing goods, request in writing that he shall be notified without delay should the goods be recovered in the course of the year following the payment of compensation. He shall be given a written acknowledgement of such request.

3. Within the thirty days following receipt of such notification, the person entitled as aforesaid may require the goods to be delivered to him at any station on the route, against payment of the charges in respect of carriage from the forwarding station to the station where delivery is made and also against refund of the compensation he has received, less any charges included therein but without prejudice to any claims to compensation for exceeding the transit period under Article 34 and, where applicable, Article 36.

4. In the absence of the request mentioned in paragraph 2 of this Article or of any instructions given within the period of thirty days specified in paragraph 3 of this Article, or if the goods are not recovered until more than one year after the payment of compensation, the railway shall dispose of them in accordance with the laws and regulations of the State to which the railway belongs.

Article 31. AMOUNT OF COMPENSATION FOR LOSS OF GOODS

1. When, under the provisions of this Convention, a railway is liable for compensation in respect of total or partial loss of goods, such compensation shall be calculated:

- According to the commodity exchange quotation, or,
 If there is no such quotation, according to the current market price, or
 If there is neither, according to the normal value.

These bases of calculation shall refer to goods of the same kind and quality at the place and time at which the goods were accepted for carriage.

Provided that compensation shall not exceed 50 francs per kilogramme of gross weight short subject to the limits imposed by Article 35.

In addition, carriage charges, Customs duties and other expenses incurred in respect of carriage of the missing goods shall be refunded, but no further damages shall be payable.

2. When the amounts on which these calculations are based are not expressed in the currency of the State in which payment is claimed, conversion shall be at the rate of exchange applicable on the day and at the place of payment of compensation.

Article 32. LIMITATION OF LIABILITY FOR WASTAGE IN TRANSIT

1. In respect of goods which, by reason of their nature, are generally subject to wastage in transit by the sole fact of carriage, the railway shall only be liable to the extent that the wastage exceeds the following allowances, whatever the length of the route:

(a) Two per cent of the weight for liquid goods or goods consigned in a moist condition, and also for the following goods:

Bark	Leather
Bones, whole or ground	Liquorice wood
Coal and coke	Mushrooms, fresh
Dye woods, grated or ground	Peat and turf
Fats	Putty or mastic, fresh
Fish, dried	Roots
Fruit, fresh, dried or cooked	Salt
Furs	Sinews, animal
Hide cuttings	Soap and solidified oils
Hides	Tobacco, cut
Hog bristles	Tobacco leaves, fresh
Hops	Vegetables, fresh
Horns and hooves	Wool
Horse hair	

(b) One per cent of the weight for all other dry goods likewise subject to wastage in transit.

2. The limitation of liability provided for in paragraph 1 of this Article shall not apply if, in the circumstances of a particular case, it is proved that the loss was not due to causes which would justify the above-mentioned allowances.

3. Where several packages are carried under a single consignment note, the wastage in transit shall be calculated separately for each package if its weight on despatch was shown separately in the consignment note or can otherwise be established.

4. In the event of total loss of the goods, no deduction for wastage in transit shall be made in calculating the compensation payable.

5. The provisions of this Article shall be without prejudice to those of Articles 27 and 28.

Article 33. AMOUNT OF COMPENSATION FOR DAMAGE TO GOODS

In the case of damage, the railway shall be liable for the amount by which the goods have depreciated, but no further damages shall be payable. This amount shall be calculated by applying to the value of the goods as defined in Article 31 the percentage of depreciation in value at the place of destination. In addition, the charges set out in the last subparagraph of Article 31 (1) shall be refunded in the same proportion.

Provided that compensation shall not exceed:

- (a) If the whole consignment has depreciated through damage, the amount which would have been payable in the case of total loss;
- (b) If only part of the consignment has depreciated through damage, the amount which would have been payable had that part been lost.

Article 34. AMOUNT OF COMPENSATION FOR EXCEEDING THE TRANSIT PERIOD

1. In the event of the transit period being exceeded by more than 48 hours and, in the absence of proof by the claimant that loss or damage has been suffered thereby, the railway shall be obliged to refund one-tenth of the carriage charges, subject to a maximum of 50 francs per consignment.

2. If proof is furnished that loss or damage has resulted from the transit period being exceeded, compensation not exceeding twice the amount of the carriage charges shall be payable.

3. The compensation provided for in paragraphs 1 and 2 of this Article shall not be payable in addition to that which would be due in respect of total loss of the goods.

In the case of partial loss, such compensation shall be payable, where appropriate, in respect of that part of the consignment which has not been lost.

In the case of damage, such compensation shall, where appropriate, be additional to that provided for in Article 33.

In no case shall compensation payable under paragraphs 1 and 2 of this Article, together with that payable under Articles 31 and 33, exceed, in the aggregate, the compensation which would be payable in respect of total loss of the goods.

Article 35. LIMITATION OF COMPENSATION UNDER CERTAIN TARIFFS

When the railway agrees to special conditions of carriage (special or exceptional tariffs) involving a reduction in the carriage charges normally applied (general tariffs), it may limit the amount of compensation payable to a claimant in respect of the exceeding of the transit period or of loss or damage provided that such limit is indicated in the tariff.

When a limit is so fixed in a tariff applicable only to a portion of the journey, it shall not be invoked unless the circumstances giving rise to the compensation occurred on that portion of the journey.

Article 36. AMOUNT OF COMPENSATION IN CASE OF DECLARATION OF INTEREST IN DELIVERY

If a declaration of interest in delivery has been made, compensation for additional loss or damage proved may be claimed, in addition to the compensation provided for in Articles 31, 33, 34 and, where appropriate, Article 35, up to the total amount of the interest declared.

Article 37. AMOUNT OF COMPENSATION IN CASE OF WILFUL MISCONDUCT OR GROSS NEGLIGENCE ON THE PART OF THE RAILWAY

In all cases where the exceeding of the transit period, or total or partial loss of or damage to the goods, has been caused through wilful misconduct or gross negligence on the part of the railway, full compensation shall be payable by the railway for the damage proved. Nevertheless, in the case of gross negligence, liability shall be limited to twice the maxima specified in Articles 31, 33, 34, 35 and 36.

Article 38. INTEREST ON COMPENSATION. REFUND OF COMPENSATION

1. The claimant shall be entitled to claim interest on compensation payable. Such interest, calculated at five per cent per annum, shall be payable only if the compensation exceeds ten francs per consignment note. Such interest shall accrue from the date of the claim referred to in Article 41 or, if no such claim has been made, from the date on which legal proceedings are instituted.

If, within a reasonable period laid down by the railway, the claimant does not submit to the railway the supporting documents required before the amount of the claim can be finally settled, no interest shall accrue between the expiration of the period laid down and the actual submission of such documents.

2. Any compensation improperly obtained shall be refunded.

Article 39. LIABILITY OF THE RAILWAY FOR ITS SERVANTS

The railway shall be liable for its own servants and for any other persons whom it employs in the carriage of goods entrusted to it.

If, however, railway servants, at the request of an interested party, make out consignment notes, make translations or render other services which the railway itself is under no obligation to render, they shall be deemed to do so on behalf of the person to whom the services are rendered.

Article 40. BRINGING OF EXTRACTIONAL ACTIONS

No action of any kind shall be brought against a railway in respect of its liability under the provisions of this Convention except subject to the conditions and limitations laid down herein.

The same shall apply to any action brought against persons for whom the railway is liable under Article 39.

Chapter II. *CLAIMS. ACTIONS. PROCEDURE AND LIMITATION OF ACTIONS*

Article 41. CLAIMS

1. Claims relating to the contract of carriage shall be made in writing to the railway specified in Article 43.

2. Such a claim may be made by persons who have the right to sue the railway under Article 42.

3. When the sender makes the claim, he shall produce the duplicate of the consignment note. Failing this, the sender may make a claim to the railway only with the permission of the consignee or if he produces proof that the consignee has refused to accept the goods.

When the consignee makes the claim, he shall produce the consignment note if it has been handed over to him.

4. The consignment note, the duplicate, and any other documents which a claimant deems advisable to submit with his claim shall be produced either in the original or by means of copies duly certified if the railway so requires.

On settlement of the claim, the railway may require the production in their original form of the consignment note, the duplicate or the cash on delivery voucher so that they may be endorsed that settlement has been made.

Article 42. PERSONS WHO MAY BRING AN ACTION AGAINST THE RAILWAY

1. An action for the recovery of a sum paid under the contract of carriage may only be brought by the person who made the payment.

2. An action in respect of cash on delivery payments provided for in Article 19 may only be brought by the sender.

3. Other actions against the railway arising from the contract of carriage may be brought:

(a) By the sender, until such time as the consignee has either taken possession of the consignment note, or accepted the goods, or exercised his rights under Articles 16 (4) or 22;

(b) By the consignee, from the time when he has:

(i) Taken possession of the consignment note, or

(ii) Accepted the goods, or

(iii) Exercised his rights under Article 16 (4), or

(iv) Exercised his rights under Article 22 provided that the right of action shall be extinguished from the time when the person designated by the consignee in accordance with Article 22 (1) (c) has taken possession of the consignment note, or accepted the goods, or exercised his rights under Article 16 (4).

4. In order to sustain such actions, the sender must produce the duplicate of the consignment note. Failing this, he can bring an action under paragraph 3 (a) of this Article only if he is authorised to do so by the consignee, or if he furnishes proof that the consignee has refused to accept the consignment.

In order to sustain such actions, the consignee shall produce the consignment note if it has been handed over to him.

Article 43. RAILWAYS AGAINST WHICH AN ACTION MAY BE BROUGHT

1. An action to recover sums paid under the contract of carriage may be brought either against the railway which has collected the sum in question or against the railway on whose behalf the payment beyond entitlement was received.

2. An action in respect of cash on delivery payments provided for in Article 19 may only be brought against the forwarding railway.

3. Other actions arising from the contract of carriage may only be brought against the forwarding railway, the railway of destination or the railway on which the cause of action arose.

Such actions may, however, be brought against the railway of destination although it has received neither the goods nor the consignment note.

4. If the plaintiff can choose between several railways, his right to choose shall be extinguished as soon as he brings an action against any one of them.

5. An action may be brought against a railway other than those specified in paragraphs 1, 2 and 3 of this Article when instituted by way of counterclaim or by way of set-off to an action based on the same contract of carriage.

Article 44. JURISDICTION

Actions brought under this Convention may only be instituted in the competent court of the State to which the defendant railway belongs, unless otherwise provided in Agreements between States or in any licence or other document authorising the operation of that railway.

When an undertaking operates independent railway systems in different States, each system shall be regarded as a separate railway for the purposes of this Article.

Article 45. VERIFICATION OF PARTIAL LOSS OR DAMAGE TO GOODS

1. When partial loss of goods or damage to goods is discovered or presumed by the railway or alleged by the person entitled to make a claim or bring an action the railway shall be obliged, without delay, and if possible in the presence of such person, to draw up a report setting forth, according to the nature of the loss or damage, the condition of the goods, their weight and, as far as possible, the extent of the loss or damage, its cause and the time of its occurrence.

A copy of this report shall be supplied free of charge to the person entitled as aforesaid.

2. Should the person entitled as aforesaid not accept the terms of the report, he may request judicial verification of the condition and weight of the goods and of the cause and amount of the loss or damage; the procedure to be followed shall be governed by the laws and regulations of the State in which such verification takes place.

Article 46. EXTINCTION OF RIGHTS OF ACTION AGAINST THE RAILWAY

1. Acceptance of the goods by the person entitled to make a claim or bring an action shall extinguish all rights of action against the railway arising from the contract of carriage for exceeding the transit period, partial loss, or damage.

2. Nevertheless, the right of action shall not be extinguished:

- (a) If the person entitled as aforesaid furnishes proof that the loss or damage was caused by wilful misconduct or gross negligence on the part of the railway;
- (b) In the case of a claim for exceeding the transit period made against one of the railways specified in Article 43 (3) within a period not exceeding sixty days excluding the day on which the goods were accepted by the person entitled as aforesaid;
- (c) In the case of a claim for partial loss or for damage:
 - (i) If the loss or damage was established before the acceptance of the goods in accordance with Article 45 by the person entitled as aforesaid;
 - (ii) If the verification which should have been made under Article 45 was omitted solely through the wrongful act or neglect of the railway;
- (d) In the case of claims for loss or damage which is not apparent and is not established until after acceptance of the goods by the person entitled as aforesaid provided that:
 - (i) Immediately after discovery of the loss or damage and within seven days of the acceptance of the goods, the person entitled as aforesaid asks for a verification in accordance with Article 45; when this period terminates on a Sunday or a legal holiday it shall be extended until the next working day; and
 - (ii) The person entitled as aforesaid proves that the loss or damage occurred between the time of acceptance for carriage and the time of delivery.

3. If the goods have been reconsigned subject to the conditions laid down in Article 29 (1), rights of actions for compensation in respect of partial loss or damage arising from one of the previous contracts of carriage shall be extinguished in the same manner as if there had only been one contract of carriage.

Article 47. LIMITATION OF ACTIONS

1. The period of limitation for an action arising out of the contract of carriage shall be one year.

Nevertheless, the period of limitation shall be two years in the case of:

- (a) An action to recover the amount of cash on delivery collected by the railway from the consignee;
- (b) An action to recover the net proceeds of a sale effected by the railway;
- (c) An action for loss or damage caused by wilful misconduct;
- (d) An action for fraud;
- (e) An action arising from one of the contracts of carriage prior to the reconsignment in cases to which Article 29 (1) applies.

2. The period of limitation shall run:

- (a) In actions for compensation for exceeding the transit period, partial loss, or damage, from the date of actual delivery;
- (b) In actions for compensation for total loss, from the thirtieth day after the expiration of the transit period;
- (c) In actions for payment or refund of carriage charges, supplementary charges, other charges, or surcharges, or in actions for adjustment of charges in the event of the tariff being wrongly applied or an error in calculation being made:
 - (i) If payment has been made, from the date of payment;
 - (ii) If payment has not been made, from the date when the goods were accepted for carriage if payment is due from the sender, or from the date when the consignment note was accepted by the consignee if payment is due from the latter;
 - (iii) In the case of sums to be paid under a charges note, from the date on which the railway delivers to the sender the account of charges provided for in Article 17 (7); if no such account has been delivered, the period in respect of claims by the railway shall run from the thirtieth day after the expiration of the transit period;
- (d) If the railway is required to refund a sum which has been paid by the consignee instead of by the sender or *vice versa* and the railway brings an action for the recovery thereof, from the date of the claim for a refund;
- (e) In actions relating to cash on delivery as provided for in Article 19, from the thirtieth day after the expiration of the transit period;
- (f) In actions to recover the net proceeds of a sale, from the date of the sale;
- (g) In actions to recover additional duty demanded by Customs or other administrative authorities, from the date of the demand made by the Customs or such authorities;
- (h) In all other cases, from the date when the right of action accrues.

The appointed date from which the period of limitation runs shall not be included in the period.

3. When a claim is made in writing to a railway in accordance with Article 41, the period of limitation shall be suspended until such date as the railway rejects the claim by notification in writing and returns the documents attached thereto. If part of the claim is admitted the period of limitation shall recommence only in respect of that part of the claim still in dispute. The burden of proof of the receipt of the claim or of the reply and of the return of the documents shall rest with the party basing its claim upon these facts.

The period of limitation shall not be suspended by further claims having the same object.

4. A right of action which has become time-barred may not be exercised by way of counterclaim or set-off.

5. Subject to the foregoing provisions, the suspension of periods of limitation and fresh accrual of rights of action shall be governed by the laws and regulations of the State in which the action is brought.

Chapter III. SETTLEMENT OF ACCOUNTS. RIGHTS OF RECOVERY BETWEEN RAILWAYS

Article 48. SETTLEMENT OF ACCOUNTS BETWEEN RAILWAYS

1. Any railway which has collected, either at the time of forwarding or on arrival, charges or other sums due under the contract of carriage shall pay to the railways concerned their respective shares of such charges or other sums.

The methods of payment shall be settled by agreement between the railways.

2. Subject to its rights of recovery against the sender, the forwarding railway shall be liable for carriage and other charges which it has failed to collect when the sender has undertaken in the consignment note to pay them.

3. Should the railway of destination deliver the goods without collecting charges or other sums due under the contract of carriage, it shall be liable for them to the preceding railways and to other parties concerned.

4. Should one railway default in payment and such default be confirmed by the Central Office for International Railway Transport at the request of one of the creditor railways, such deficit shall be borne by the other railways which have taken part in the carriage in proportion to their shares of the carriage charges.

The right of recovery against the defaulting railway shall not be affected.

Article 49. RIGHT TO RECOVER COMPENSATION FOR LOSS OR DAMAGE

1. The railway which has paid compensation in accordance with the provisions of this Convention, for total or partial loss or damage, shall be entitled to recover such compensation from the other railways which have taken part in the carriage, subject to the following provisions:

- (a) The railway responsible for the loss or damage shall be solely liable therefor;
- (b) When the loss or damage has been caused by the action of several railways, each shall be liable for the loss or damage it has caused. If such distinction cannot be made, the amount of the compensation payable shall be shared by those railways in accordance with the principles laid down in sub-paragraph (c) below;
- (c) If it cannot be proved which railway or railways caused the loss or damage, the amount of the compensation shall be apportioned between all the railways which have taken part in the carriage, except those which can prove that the loss or damage did not occur on their lines. Such apportionment shall be made proportionately to the tariff distances in kilometres.

2. In the event of the insolvency of any one of the railways, the unpaid share due from it shall be divided among all the other railways which have taken part in the carriage, in proportion to the tariff distances in kilometres.

Article 50. RIGHT TO RECOVER COMPENSATION FOR EXCEEDING THE TRANSIT PERIOD

1. The rules laid down in Article 49 shall apply where compensation is paid for exceeding the transit period. If the exceeding of the transit period has been caused by irregularities which are shown to have occurred on more than one railway, the amount

of the compensation shall be divided between such railways in proportion to the length of the delay occurring on their respective systems.

2. The transit periods specified in Article 11 shall be apportioned between the various railways which have taken part in the carriage in the following manner:

(a) Between two neighbouring railways:

- (i) The period for despatch shall be divided equally;
- (ii) The period for conveyance shall be divided in proportion to the tariff distances in kilometres of each railway;

(b) Between three or more railways:

- (i) The period for despatch shall be divided equally between the forwarding railway and the railway of destination;
- (ii) One-third of the period for conveyance shall be divided equally between all railways concerned;
- (iii) The remaining two-thirds of the period for conveyance shall be divided in proportion to the tariff distances in kilometres.

3. Any additional periods to which a railway may be entitled shall be allocated to that railway.

4. The interval between the time when the goods are handed to the railway and commencement of the period for despatch shall be allocated exclusively to the forwarding railway.

5. Such apportionment shall only apply when the total transit period has been exceeded.

Article 51. PROCEDURE IN ACTIONS FOR RECOVERY

1. No railway, against which one of the rights of recovery for which provision is made under Articles 49 and 50 is exercised, shall be entitled to dispute the validity of the payment made by the railway claiming recovery if the amount of the compensation was determined by a court after the said railway had been duly served with notice and afforded an opportunity of entering an appearance. The court hearing the action shall determine, according to the circumstances, what time shall be allowed for such notification and the entering of an appearance.

2. A railway wishing to bring proceedings to enforce its right of recovery against all the other railways concerned, with which it has not reached a settlement, shall do so in one and the same action; if this is not done, it shall lose its right to recover from those against which it has not brought proceedings.

3. The court shall give its decision in one and the same judgment on all claims for recovery brought before it.

4. The railways against which such action has been brought shall not be entitled to bring any further proceedings.

5. When proceedings based on a claim for compensation have been instituted against a railway, that railway shall not join in those proceedings any other railway in exercise of any right of recovery which it may have.

Article 52. JURISDICTION IN ACTIONS FOR RECOVERY

1. The courts of the country in which the defendant railway has its principal place of business shall have exclusive jurisdiction in all actions for recovery.

2. When the action is to be brought against several railways the plaintiff railway shall be entitled to choose the court in which it will bring the proceedings from among those having jurisdiction under paragraph 1 of this Article.

Article 53. AGREEMENTS GOVERNING RIGHTS OF RECOVERY

By agreement railways may derogate from the rules governing reciprocal rights of recovery set out in this Chapter.

PART IV. MISCELLANEOUS PROVISIONS

Article 54. APPLICATION OF NATIONAL LAW

In the absence of provisions in this Convention, in special regulations drawn up under Article 60 (4), in additional regulations drawn up under Article 60 (5), or in international tariffs, the national laws and regulations relating to transport in each State shall apply.

Article 55. GENERAL RULES OF PROCEDURE

In the case of legal proceedings arising from carriage under this Convention, the procedure to be followed shall be that of the competent court, subject to any provisions to the contrary in the Convention.

Article 56. EXECUTION OF JUDGMENTS. ATTACHMENT AND SECURITY FOR COSTS

1. Judgments entered by the competent court under the provisions of this Convention after trial, or by default, shall, when they have become enforceable under the law applied by that court, become enforceable in any of the other Contracting States as soon as the formalities required in the State concerned have been complied with. The merits of the case shall not be the subject of further proceedings.

These provisions shall not apply to interim judgments nor to awards of damages, in addition to costs, against a plaintiff who fails in his action.

2. Debts arising out of international traffic and due from one railway to another which does not belong to the same State may only be attached under a judgment given by the courts of the State to which the creditor railway belongs.

3. Rolling stock belonging to a railway, as well as all transport equipment belonging to a railway, such as containers, loading tackle, sheets, etc., may not be attached on any territory other than that of the State to which the owning railway belongs except under a judgment given by the courts of that State.

Privately owned wagons, as well as all transport equipment contained in such wagons and belonging to the owner of the wagon, may not be attached on any territory other than that of the State in which the owner has his principal place of business, except under a judgment given by the courts of that State.

4. Security for costs shall not be required in proceedings founded on an international contract of carriage.

Article 57. MONETARY UNIT. RATE OF EXCHANGE OR ACCEPTANCE
OF FOREIGN CURRENCY

1. The amounts stated in francs in this Convention or the Annexes thereto shall be deemed to relate to the gold franc weighing 10/31 of a gramme and being of millesimal fineness 900.

2. Each railway shall be obliged to publish the rates at which it will convert carriage charges, other charges and cash on delivery payments expressed in foreign currencies but paid in the currency of the country to which the railway belongs (rate of exchange).

3. A railway which accepts payment in foreign currencies shall likewise be obliged to publish the rates at which those currencies will be accepted (rate of acceptance).

Article 58. CENTRAL OFFICE FOR INTERNATIONAL RAILWAY TRANSPORT

1. In order to facilitate and ensure the application of this Convention there shall be a Central Office for International Railway Transport which shall have the following duties:

- (a) To receive communications from any Contracting State and any railway concerned and to communicate them to the other States and railways;
- (b) To collect, collate and publish information of every kind concerning international transport services;
- (c) To facilitate between the various railways financial relations arising out of international transport services and recovery of outstanding debts and to this end to ensure the continuance of proper relations between the railways;
- (d) To undertake, at the request of a Contracting State or of a transport undertaking with lines or services scheduled in the list provided for in Article 59, the task of conciliation, by offering its good offices or mediation or otherwise, with a view to settling disputes between such States or undertakings arising out of the interpretation or application of this Convention;
- (e) To give, at the request of the parties, whether States, transport undertakings or users, an advisory opinion concerning disputes arising out of the interpretation or application of this Convention;
- (f) To assist in the determination by arbitration of disputes arising out of the interpretation or application of this Convention;
- (g) To examine requests for the amendment of this Convention and to propose that the Conferences provided for in Article 69 be convened when necessary.

2. The location, composition, organisation and resources of the aforesaid Office shall be regulated by the provisions of Annex II to this Convention, as shall its functions and supervision.

Article 59. LIST OF LINES TO WHICH THE CONVENTION APPLIES

1. The Central Office provided for in Article 58 shall compile, keep up to date and publish the list of lines to which this Convention applies. For this purpose Contracting States shall notify the Office of any addition to the list or any deletion therefrom of the lines of a railway or the services of an undertaking referred to in Article 2.

2. The addition of a new line for the purpose of international traffic shall not be effective until one month after the date of the letter from the Central Office notifying the other States of the inclusion of that line in the list.

3. The Central Office shall delete a line from the list when so notified by the Contracting State at whose request the line was originally included.

4. The receipt of notification from the Central Office shall be sufficient authority for each railway to discontinue immediately all action or business in respect of international traffic on a line deleted from the list, except traffic already in transit, which shall be carried to its destination.

Article 60. SPECIAL REGULATIONS FOR CERTAIN TYPES OF TRANSPORT.
ADDITIONAL REGULATIONS

1. In the case of the haulage of privately owned wagons, special regulations are laid down in Annex IV.

2. In the case of the carriage of containers, special regulations are laid down in Annex V.

3. In the case of express parcels traffic, railways may agree on special regulations in accordance with Annex VI by including appropriate provisions in their tariffs.

4. In the case of the following types of carriage:

- (a) Carriage under cover of a negotiable document;
- (b) Carriage of goods to be delivered only against return of the duplicate consignment note;
- (c) Carriage of newspapers;
- (d) Carriage of goods intended for fairs or exhibitions;
- (e) Carriage of loading tackle and of equipment for protection of goods in transit against heat or cold;
- (f) Carriage of goods under cover of consignment notes which are not used for charging and billing;

two or more Contracting States by special agreement, or railways by the inclusion of appropriate clauses in their tariffs, may agree on terms adapted to these types of carriage and derogating from the provisions of this Convention.

5. Any additional regulations which Contracting States or participating railways may publish with a view to the application of this Convention shall be notified by them to the Central Office.

These additional regulations may be put into force on the railways which have adopted them, in the manner required by the laws and regulations of each State, but they may not derogate from the provisions of this Convention.

The Central Office shall be notified of the entry into force of such additional regulations.

Article 61. DETERMINATION OF DISPUTES BY ARBITRATION

I. Whether this Convention is applied by national law or by contract, disputes concerning the interpretation or the application of the Convention and of any additional regulations promulgated by certain Contracting States and of special agreements provided for in Article 60 (4) may, at the request of the parties and provided they cannot be settled by the parties themselves, be referred to arbitration tribunals the composition and procedure of which shall be in accordance with the provisions of Annex VII to this Convention.

2. Nevertheless, in the case of disputes between States, the parties shall not be bound by the provisions of Annex VII and may freely determine the composition of the arbitration tribunal and the arbitration procedure.

3. At the request of the parties arbitration may be invoked:

- (a) Without prejudice to the settlement of disputes by any other legal procedure, in respect of:
 - i. Disputes between Contracting States,
 - ii. Disputes between Contracting States on the one side and non-Contracting States on the other side,
 - iii. Disputes between non-Contracting States,provided that, in the case of ii and iii above, the Convention is applied by national law or by [contract];
- (b) In respect of disputes between transport undertakings;
- (c) In respect of disputes between transport undertakings and users;
- (d) In respect of disputes between users.

4. The commencement of arbitration proceedings shall have the same effect as the institution of an action in the ordinary courts has on the suspension of periods of limitation and the fresh accrual of rights of action.

5. Awards made by arbitration tribunals against transport undertakings or users shall be enforceable in each of the Contracting States as soon as the formalities required by the State in which enforcement is to take place have been completed.

PART V. SPECIAL PROVISIONS

Article 62. TEMPORARY DEROGATIONS

1. If the economic and financial position of any State is such as to cause serious difficulty in applying the provisions of Chapter III of Part III of this Convention, each State may, either by the insertion of provisions in tariffs, or by action on its part such as general or special authorisation to railway administrations, derogate from the provisions of Articles 17, 19 and 21 of this Convention by determining in the case of certain types of traffic that:

- (a) Consignments from the territory of the State so acting shall be forwarded charges paid,
 - i. Either as far as its frontiers, or
 - ii. At least as far as its frontiers;
- (b) Consignments to destinations in the State so acting shall be forwarded charges paid,
 - i. Either at least as far as its frontiers insofar as the country of departure has not imposed the restriction provided for in (a) i of this Article, or
 - ii. At most as far as its frontiers;
- (c) Consignments from or to the territory of that State may not be made subject to any cash on delivery payment, and no disbursements shall be allowed or such payments and disbursements shall be allowed only within certain limits;
- (d) The sender shall not be permitted to modify the contract of carriage in matters affecting the country of destination, payment of charges and cash on delivery payments.

2. Under the same conditions States may, by giving general or special authority to railway administrations, derogate from the provisions of Articles 17, 19, 21 and 22 of this Convention by determining in their reciprocal arrangements that:

(a) The rules for the payment of charges shall be specially fixed by agreement between the railways concerned.

Such rules may not prescribe methods of payment other than those provided for in Article 17.

(b) Certain requests for modification of the contract of carriage shall not be allowed.

3. Measures taken in accordance with paragraphs 1 and 2 of this Article shall be notified to the Central Office.

The measures set out in paragraph 1 of this Article shall come into force at the earliest on the expiration of a period of eight days from the date on which the Central Office shall have notified such measures to the other States.

The measures set out in paragraph 2 of this Article shall come into force at the earliest on the expiration of a period of two days from the date of their publication in the States concerned.

4. Consignments in transit shall not be affected by such measures.

Article 63. LIABILITY IN RESPECT OF RAIL-SEA TRAFFIC

1. In rail-sea transport by the services referred to in Article 2 (1) each State may, by requesting that a suitable note be included in the list of lines to which the Convention applies, indicate that the following grounds for exemption from liability will apply in their entirety in addition to those provided for in Article 27.

The carrier may only avail himself of these grounds of exemption if he proves that the loss, damage or exceeding of the transit period occurred in the course of carriage by sea between the time when the goods were loaded on board the ship and the time when they were unloaded from the ship.

The grounds for exemption shall be as follows:

- (a) Act, neglect or default on the part of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or management of the ship;
- (b) Unseaworthiness of the ship, if the carrier proves that the unseaworthiness was not due to lack of due diligence on his part to make the ship seaworthy, to secure that it is properly manned, equipped and supplied or to make all parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage and protection;
- (c) Fire, if the carrier proves that it was not caused by his act or default, or that of the master, mariner, pilot, or that of the carrier's servants;
- (d) Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters;
- (e) Saving or attempting to save life or property at sea;
- (f) The carriage of goods on the deck of the ship, if they are so carried with the consent of the sender given in the consignment note and are not in wagoes.

The above grounds for exemption in no way affect the general obligations of the carrier and, in particular, his obligation to exercise due diligence to make the ship seaworthy, to ensure that it is properly manned, equipped and supplied and to make all parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage and protection.

Even when the carrier can rely on the foregoing grounds for exemption, he shall nevertheless remain liable if the person entitled to claim proves that the loss, damage or exceeding of the transit period is due to the wrongful act or neglect of the carrier, master, mariner, pilot, or of the carrier's servants other than that referred to in sub-paragraph (a) above.

2. Where one and the same sea route is served by several undertakings included in the list referred to in Article 1, the rules of liability shall be the same for all those undertakings.

In addition where such undertakings have been included in the list at the request of several States, the adoption of such rules of liability shall be the subject of a prior agreement between those States.

3. The measures taken under this Article shall be notified to the Central Office. They shall come into force at the earliest on the expiration of thirty days from the date of the letter by which the Central Office shall have notified such measures to the other States.

Consignments in transit shall not be affected by such measures.

Article 64. LIABILITY IN CASE OF NUCLEAR INCIDENTS

The railway shall be relieved of liability under this Convention for loss or damage caused by a nuclear incident when the operator of a nuclear installation or another person who is substituted for him is liable for the loss or damage pursuant to special provisions governing liability in the field of nuclear energy in force in a Contracting State.

PART VI. FINAL PROVISIONS

Article 65. SIGNATURE

This Convention, of which the Annexes form an integral part, shall remain open until 30 April 1970, for signature by the States which were previously Contracting Parties

and by those which have been invited to be represented at the Ordinary Revision Conference.

Article 66. RATIFICATION. ENTRY INTO FORCE

This Convention shall be subject to ratification and the instruments of ratification shall be deposited with the Swiss Government as soon as possible.

When the Convention has been ratified by fifteen States or, at the latest, when one year has elapsed after the date of signature, the Swiss Government shall consult the Governments concerned with a view to examining with them the possibility of bringing the Convention into force.

Article 67. ACCESSION TO THE CONVENTION

1. Any non-signatory State wishing to accede to this Convention shall address its application to the Swiss Government, who shall transmit it to all the Contracting States together with a note from the Central Office on the situation in respect of international traffic of the railways of the applicant State.

2. Unless within six months after the date of such notification at least two States have notified the Swiss Government of their objections, the application shall be deemed to be accepted and the applicant State and all the Contracting States shall be notified accordingly by the Swiss Government.

In the contrary case, the Swiss Government shall notify all the Contracting States and the applicant State that examination of the application has been adjourned.

3. Accession shall take effect one month after the date of the notification sent by the Swiss Government, or, if on the expiration of this period the Convention has not yet entered into force, on the date of its entry into force.

Article 68. DURATION OF OBLIGATION OF CONTRACTING STATES

1. This Convention shall be of unlimited duration. Nevertheless a Contracting State may withdraw subject to the following conditions:

The Convention shall remain in force for every Contracting State until the 31 December of the fifth year following its entry into force. Any State wishing to withdraw on the expiration of this period shall notify its intention at least one year in advance to the Swiss Government, who shall inform all the other Contracting States.

Failing such notification within the period specified, a Contracting State shall remain bound by the Convention for a further period of three years, and likewise thereafter for three-year periods unless it denounces the Convention at least one year before the 31 December of the final year of one of the three-year periods.

2. States admitted as parties to the Convention during the five-year period or during one of the three-year periods shall be bound until the end of that period, and thereafter until the end of each of the following periods in so far as they have not denounced the Convention at least one year before the expiration of one such period.

Article 69. REVISION OF THE CONVENTION

1. Delegates of the Contracting States shall meet to revise the Convention not later than five years after the entry into force of this Convention and shall be summoned for that purpose by the Swiss Government.

A Conference shall be convened before that time if at least one-third of the Contracting States so request.

With the agreement of the majority of the Contracting States, the Swiss Government may also invite non-Contracting States to attend.

With the agreement of the majority of the Contracting States, the Central Office may invite to the Conference representatives of:

- (a) Intergovernmental organisations which are concerned with transport matters
- (b) International non-governmental organisations dealing with transport.

Participation in the proceedings by delegations of non-Contracting States and of the said international organisations shall be determined by the rules of procedure adopted at each Conference.

With the agreement of the majority of Governments of the Contracting States, the Central Office may, prior to Ordinary and Extraordinary Revision Conferences, convene Committees to make preliminary examinations of revision proposals. The provisions of Annex III shall apply by analogy to such Committees: with respect to Article 6 of that Annex the provisions relating to the Revision Committee shall apply to the preparatory committees.

2. On the entry into force of a new Convention resulting from a Revision Conference, the previous Convention and its Annexes shall be abrogated even in respect of Contracting States which do not ratify the new Convention.

3. In the interval between revision conferences, Articles 3, 4, 5 (5), 6, 7 (except paragraph 1), 8 (except paragraph 1), 10 (except the second sub-paragraph of paragraph 6), 11, 12 (except paragraph 4), 13, 14 (except the second sub-paragraph of paragraph 2), 15 (except the first sub-paragraph of paragraph 1), 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 30, 35, 36, 41, 48, 49, 50, 53 and 60 (except paragraph 5) and Annexes VI and VII may be amended by a Revision Committee. The composition and procedure of this Committee shall be in accordance with the provisions of Annex III to this Convention.

The decisions of the Revision Committee shall be notified without delay to the Governments of the Contracting States through the Central Office. The decisions shall be deemed to be accepted unless within four months from the date of such notification at least five Governments have lodged objections. They shall come into force on the first day of the eighth month following the month in which the Central Office shall have brought their acceptance to the notice of the Governments of the Contracting States. The Central Office shall indicate that date when notifying acceptance of the decisions.

4. In order to amend:

- (a) The International Regulations concerning the carriage of dangerous goods by rail (Annex I),
- (b) The International Regulations concerning the haulage of privately owned wagons (Annex IV), and
- (c) The International Regulations concerning the carriage of containers (Annex V),

there shall be set up Committees of Experts, whose composition and procedure shall be in accordance with the provisions of Annex III to this Convention.

The decisions of the Committees of Experts shall be notified without delay to the Governments of the Contracting States through the Central Office. The decisions shall be deemed to be accepted unless within four months from the date of such notification at least five Governments have lodged objections. They shall come into force on the first day of the eighth month following the month in which the Central Office shall have brought their acceptance to the notice of the Governments of the Contracting States. The Central Office shall indicate that date when notifying acceptance of the decisions.

Article 70. TEXTS OF THE CONVENTION. OFFICIAL TRANSLATIONS

This Convention has been concluded and signed in the French language in accordance with established diplomatic practice.

In addition to the French text there shall be German, English, Italian and Arabic texts having the status of official translations.

In case of divergence, the French text shall prevail.

IN WITNESS WHEREOF, the Plenipotentiaries hereinafter mentioned, furnished with their full powers found in good and due form, have signed this Convention.

DONE at Berne, this seventh day of February, one thousand nine hundred and seventy in one original which shall be deposited in the archives of the Swiss Confederation and an authentic copy of which shall be sent to each of the Parties.

For Algeria:

M'HAMED YOUSFI

For Austria:

R. STANFEL

For Belgium:

L. COLOT

For Bulgaria:

L. ANGUELOV

For Denmark:

S. A. JENSTRUP

For Spain:

J. F. DE ALCOVER

For Finland:

HAKAN KROGIUS

For France:

J. GABARRA

For Greece:

J. GEORGIU

For Hungary:

D. KUZSEL

For Iraq:

A. J. AL-SAAD

For Iran:

For Ireland:

J. O'CALLAGHAN

For Italy:

FRANCO MOLINENGO

For Lebanon:

M. FARAH

For Liechtenstein:

BECK

For Luxembourg:

EICHHORN

For Morocco:

EL FASSI

For Norway:

N. A. JØRGENSEN

For the Netherlands:

BEELAERTS VAN BLOKLAND

For Poland:

ZÓLCIŃSKI

For Portugal:

ABILIO PINTO DE LEMOS

For Romania:

A-D. POPA

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

G.G.D. HILL

For Sweden:

GUNNAR TORGILS

For Switzerland:

SCHALLER

For Syria:

AL HASSAN

For Czechoslovakia:

Dr. ZACH

For Tunisia:

T. AMEUR

For Turkey:

KEMAL DEMIRER H. GERMEYANLIGIL

For Yugoslavia:

L. ILIĆ

[ANNEX I CIM

INTERNATIONAL REGULATIONS CONCERNING THE CARRIAGE
OF DANGEROUS GOODS BY RAIL (RID)

*Amendments to be made to the text of RID pursuant
to the CIM and CIV Conventions of 7 February 1970¹
(in force as from 1 January 1975)*

In the text of RID (annex I to CIM) of 1 April 1967, which shall remain in force until further notice, the following amendments should be made:

(a) Text of marginal number 2 (3):

“(3) In accordance with para. 2 of RIE_x (Annex VI of CIM), substances and articles of RID are only to be accepted for carriage as express parcels insofar as this means of carriage is expressly provided under section B of the various classes.”

(b) Text of marginal number 2 (4):

“(4) In accordance with Article 15 (c) of the International Convention concerning the carriage of passengers and luggage by rail (CIV), the substances and articles of RID are excluded from carriage as luggage unless the rates allow for exceptions.”

(c) Text of marginal number 7 (1):

“(1) Only those containers which satisfy the regulations of RICO (Annex V of CIM) are considered to be containers for the purpose of these regulations.”

(d) Marginal numbers 45, 82, 119, 166, 197, 222, 315, 353, 390, 442, 468, 534, 622, 624, 719: text of the reference in square brackets:

“[art. 6, para. 9 (d) of CIM].”

¹ The rectifications were adopted by a committee of governmental experts, by procès-verbal on 19 April 1966. For the text of the RID, see United Nations, *Treaty Series*, vol. 1100, p. 3.

² Texts appearing in brackets were not part of the translation as supplied by the Government of the United Kingdom and have been added here by the Secretariat of the United Nations— Les textes donnés entre crochets ne faisaient pas partie de la traduction telle que fournie par le Gouvernement du Royaume-Uni et ont été ajoutés ici par le Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies.

A N N E X I I

(Article 58)

REGULATIONS CONCERNING THE CENTRAL OFFICE FOR
INTERNATIONAL RAILWAY TRANSPORT (OCTI)

Article 1. 1. The Central Office for International Railway Transport (OCTI) shall be situated at Berne under the auspices of the Swiss Government.

The administrative and financial control of its affairs in accordance with the provisions of Article 58 of this Convention shall be entrusted to an Administrative Committee.

For this purpose the administrative Committee shall:

- (a) Superintend the proper application by the Central Office of the Conventions and other instruments adopted by revision conferences and, if necessary, recommend measures to be taken to facilitate the application of such Conventions and other instruments;
- (b) Give reasoned opinions on questions which may affect the work of the Central Office and are submitted to it by a Contracting State or by the director of the Office.

2. (a) The Administrative Committee shall meet at Berne. It shall be composed of eleven members chosen from the Contracting States.

(b) The Swiss Confederation shall have a permanent seat on the Committee and shall assume the Chairmanship. The other member States shall be appointed for five years. For each five-year period a Diplomatic Conference shall, on the basis of proposals submitted by the Administrative Committee in office, determine the composition of the Administrative Committee having regard to an equitable geographical distribution of seats.

(c) If a vacancy occurs among the member States, the Administrative Committee shall itself appoint another Contracting State to fill the vacancy.

(d) Each member State shall appoint as its delegate to the Administrative Committee a person qualified by reason of experience in international transport matters.

(e) The Administrative Committee shall determine its rules of procedure and its own internal constitution.

It shall hold at least one ordinary meeting each year and extraordinary meetings at the request of three or more member States.

The secretariat of the Administrative Committee shall be provided by the Central Office.

The minutes of the meetings of the Administrative Committee shall be sent to all Contracting States.

(f) No charge shall be made for the services of the delegate of each member State and his expenses shall be borne by that State.

3. (a) The Administrative Committee shall make regulations governing the organisation, functions and conditions of service of the staff of the Central Office.

(b) The Administrative Committee shall appoint the Director-General, Deputy Director-General, counsellors and assistant counsellors of the Central Office; the Swiss Government shall submit to the Administrative Committee nominations for the posts of Director-General and Deputy Director-General. In making such appointments the Administrative Committee shall have special regard to the ability of the candidates and to an equitable geographical distribution.

(c) The annual budget and also the annual report of the Central Office shall be subject to the approval of the Administrative Committee which shall have regard to the provisions of Article 2 below.

The audit of the Central Office accounts dealing solely with the reconciliation of figures and vouchers within the limits of the budget provisions shall be carried out by the Swiss Government who shall forward these accounts together with a report to the Administrative Committee.

The Administrative Committee shall send to the Contracting States, together with the Central Office's report and annual statement of accounts, copies of the decisions, resolutions and recommendations which the Committee has been called upon to make.

(d) The Administrative Committee shall, at least two months before the meeting of each Diplomatic Conference convened for the purpose of determining its composition, place before that Conference a report on the whole of the Committee's work since the preceding Conference.

Article 2. 1. The expenses of the Central Office shall be borne by the Contracting States in proportion to the length of the railway lines or routes to which the Convention applies. Nevertheless, shipping services shall contribute only in respect of one half the length of their routes. The contribution for each State may not exceed a fixed sum per kilometre. On a proposal of the Administrative Committee in office this sum shall be fixed for each five-year period by the Diplomatic Conference which, under the provisions of paragraph 2 (b) of Article 1 of these Regulations, has the task of determining the composition of the Administrative Committee for the same period. In exceptional circumstances, and by agreement between the State concerned and the Central Office and with the approval of the Administrative Committee, such contribution may be reduced by not more than fifty per cent in the case of lines operated under special conditions. The amount of the contribution per kilometre for each financial year shall be fixed by the Administrative Committee after consultation with the Central Office. The total amount so fixed shall be collected. When the actual expenditure of the Central Office is less than the sum so calculated, the balance in hand shall be paid in to a reserve fund.

2. When submitting its annual report and statement of accounts to the Contracting States, the Central Office shall invite them to pay their contributions towards the expenditure of the past financial year. Any State which has not paid its contribution by 1 October shall be again requested to do so. If this request has no effect, the Central Office shall send a further reminder at the beginning of the following year when forwarding the report for the preceding year. If no reply has been received by the 1 July following, a fourth approach shall be made to the State in arrear for payment of the two annual contributions due. Failing receipt of a satisfactory reply within three months the Central Office shall notify the State in question that, if payment is not made by the end of the year, this will be treated as a tacit indication of its intention to withdraw from the Convention. If by 31 December these last representations have had no effect, the Central Office shall, in view of the fact that the defaulting State is to be deemed to have tacitly indicated its intention to withdraw, delete the lines of that State from the list of lines open to international traffic.

3. Sums not recovered shall, as far as possible, be made good out of the ordinary resources at the disposal of the Central Office and may be spread over four financial years. Any part of a deficit not made good in this way shall be debited, in a special account, to the other Contracting States in proportion to the number of kilometres of line to which the Convention applies at the date of the opening of the account insofar as each State has been a party to the Convention during the period of two years preceding the withdrawal of the defaulting State.

4. A State whose lines have been deleted from the list in the circumstances set out in paragraph 2 above can only have them reinstated for international transport by prior payment of the amounts outstanding for the years concerned with interest thereon at five per cent as from the end of the sixth month following the date on which the Central Office first requested payment of the contribution due.

Article 3. 1. The Central Office shall publish a monthly bulletin containing all the information necessary for the application of the Convention and, in particular, announcements relating to the list of railway lines and other transport services and to articles not acceptable for carriage or acceptable only under certain conditions and also such surveys as it may think fit to include therein.

2. The bulletin shall be published in French and German. A copy shall be sent gratis to each Contracting State and to each transport administration concerned. Further copies may be obtained at the price fixed by the Central Office.

Article 4. 1. Outstanding bills and accounts in respect of international transport may be forwarded to the Central Office by the creditor undertaking with a request for its assistance in securing payment. The Central Office shall then formally call upon the debtor transport undertaking in arrears to pay the sum due or state the reasons for its refusal to do so.

2. If the Central Office considers that the grounds for refusal are adequate, it shall advise the parties to have recourse to the competent court or, if the parties so request, to the arbitration tribunal provided for in Article 61 of the Convention (Annex VII).

3. If the Central Office considers that the whole or part of the sum is properly due it may, after taking expert advice, call upon the debtor transport undertaking to pay the whole or that part of the debt, as the case may be, to the Central Office; the sum so paid shall be retained until the competent court or the arbitration tribunal provided for in Article 61 of the Convention (Annex VII) has decided the case.

4. If its directions are not complied with within fifteen days the Central Office shall address a further formal notice to the debtor transport undertaking and draw attention therein to the consequences of non-compliance.

5. If no reply has been received within ten days after such further formal notice, the Central Office shall notify the action taken and the grounds therefor to the State to which the transport undertaking belongs and request the State to consider what further action should be taken and, in particular, whether the lines of the debtor transport undertaking should remain on the list.

6. If the Contracting State to which the debtor transport undertaking belongs either declares that, notwithstanding the non-payment, it is not prepared to have the lines of the undertaking deleted from the list, or fails to reply to the Central Office communication within a period of six weeks, that State shall be deemed forthwith to have agreed to guarantee the solvency of the undertaking in respect of debts arising from international transport.

Article 5. Charges shall be made to cover the expenses of the activities set out in Article 58 (1) (d) to (f) of the Convention. The amount of such charges shall be determined by the Administrative Committee on the advice of the Central Office.

A N N E X I I I

(Article 69 (3) and (4))

RULES RELATING TO THE REVISION COMMITTEE AND THE COMMITTEES OF EXPERTS

Article 1. The Governments of the Contracting States shall forward their proposals relating to matters within the competence of the Committees to the Central Office for International Railway Transport, which will immediately communicate them to the other Contracting States.

Article 2. The Central Office shall invite the Committees to meet whenever it becomes necessary to do so or at the request of at least five Contracting States.

Every Contracting State shall be notified two months in advance of meetings of the Committees. The notice shall state precisely the questions which have been put down for inclusion in the agenda.

Article 3. All Contracting States may take part in the work of the Committees.

A State may arrange to be represented by another State, provided that no State may represent more than two other States.

Each State shall bear the cost of its representation.

Article 4. The Central Office shall report and advise upon the questions to be dealt with and shall provide the secretariat for the Committees.

The Director-General of the Central Office or his representative shall attend the meetings of the Committees in an advisory capacity.

Article 5. With the agreement of the majority of the Contracting States, the Central Office shall invite representatives of the following to attend meetings of the Committees, in an advisory capacity:

- (a) Non-Contracting States;
- (b) Intergovernmental organisations which are concerned with transport matters (on a reciprocal basis);
- (c) International non-governmental organisations dealing with transport (on a reciprocal basis).

Article 6. The Revision Committee shall be properly constituted when one-half of the number of Contracting States are represented: the Committees of Experts shall be properly constituted when one third of the number of Contracting States are represented.

Article 7. The Committees shall appoint a chairman and one or two vice-chairmen for each session.

Article 8. The proceedings shall be transacted in French and German. The views expressed by members of the Committee shall immediately be translated orally in substance. The text of proposals and of statements by the chairman shall be translated in full.

Article 9. Voting shall take place by delegations and, on request, in answer to their names; each delegation of a Contracting State represented at the meeting shall have one vote.

A proposal shall be adopted if the number of votes in favour is:

- (a) Equal to at least one-third of the number of States represented on the Committee;
- (b) Greater than the number of votes against.

Article 10. The minutes of meetings shall summarise the proceedings in the two languages.

Proposals and decisions shall appear verbatim in the minutes in both languages. In the event of divergence between the French and German versions of the minutes with regard to decisions, the French text shall prevail.

The minutes shall be circulated to members as soon as possible.

If the minutes cannot be approved during the session, members shall send any necessary amendments to the secretariat within a reasonable time.

Article 11. The Committees may set up sub-committees to facilitate their work. They may also set up sub-committees for the purpose of preparing specified matters for a subsequent session.

Each sub-committee shall appoint a chairman, a vice-chairman and, if need be, a rapporteur. Otherwise the provisions of Articles 1 to 5 and 8 to 10 of this Annex shall apply to the sub-committees by analogy.

A N N E X I V*

(Article 60 (1))

INTERNATIONAL REGULATIONS CONCERNING THE HAULAGE OF PRIVATE OWNERS' WAGONS (RIP)

Article 1. PURPOSE AND SCOPE OF THE REGULATIONS

1. These regulations shall apply to all haulage of private owners' wagons, empty or loaded, accepted for international traffic in accordance with the provisions of Article 2 of this Annex and consigned under the conditions of the International Convention concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM).

*The text of Annex IV was established by a Committee of Experts in January 1974

2. In the absence of specific provisions in these regulations, the other provisions of CIM shall apply to the haulage referred to in paragraph 1 above.

Article 2. ACCEPTANCE OF WAGONS FOR INTERNATIONAL TRAFFIC

To be accepted for international traffic, wagons shall be registered in the name of a private party (whether an individual, a firm or a corporate body) by a railway to which CIM applies and shall be marked by that railway with the distinguishing mark [□].

In these regulations the private party, whose name shall be marked on the wagon, is referred to as the "owner".

Article 3. USE OF WAGONS

The sender may only use the wagon for the carriage of goods for which it is designated in accordance with the contract of registration. The sender shall be solely responsible for the consequences which may result from disregarding this provision.

Article 4. SPECIAL EQUIPMENT AND APPARATUS

If the wagon is equipped with special apparatus (refrigerating equipment, water tanks, machinery, etc.), the sender shall be responsible for the servicing of such equipment or for arranging for this to be done. This duty shall pass to the consignee as soon as he exercises his rights under Article 16 or 22 of CIM.

Article 5. OFFERING OF WAGONS FOR HAULAGE

1. The right to offer a wagon for haulage shall be vested in the owner.

Any other sender of a wagon, whether it be empty or loaded, shall present at the forwarding station, at the same time as the consignment note, an authority granted by the owner, which may relate to several wagons.

Such authority shall not be required if the sender was the consignee of the wagon on its last journey and if, up to the time when the new contract of carriage is made, the station has not received by letter or by telegram from the owner orders not to despatch the wagon or wagons without his authority.

2. In the absence of the owner's orders to the contrary, the railway shall be entitled to return any wagon to its home station at the owner's expense, and under cover of a consignment note made out in his name and with his address:

- If the wagon arrives empty, and its loading has not been started within 15 days from the time it became available;
- If the wagon arrives loaded, and has not been reconsigned within 8 days from the time when its unloading was completed.

If the railway does not avail itself of this power it shall, on expiry of the foregoing periods, advise the owner of the whereabouts of the wagon; in which case the railway shall not be entitled to return the wagon until the end of the eighth day following the day of despatch of advice to the owner.

The provisions of this paragraph shall not apply to wagons within the country of the railway which has registered them nor to wagons on private sidings.

3. A hirer whose name is marked on the wagon with the consent of the registering railway shall, for the purpose of this Article, be deemed to be the owner.

Article 6. PARTICULARS IN THE CONSIGNMENT NOTE

1. In addition to the particulars required by CIM, the sender shall enter the following particulars in the consignment note:

(a) In the case of an empty wagon, the words "empty wagon P" in the space provided for the description of the goods, the characteristics of the wagon being indicated elsewhere in the spaces in the consignment note provided for this purpose;

(b) In the case of a loaded wagon, the words "loaded in a wagon P", in the space provided for, and after the description of the goods, the characteristics of the wagon being indicated elsewhere in the spaces in the consignment note provided for this purpose.

2. If the sender of an empty wagon wishes to obtain a special guarantee of the transit period as provided for in Article 12 of this Annex, he shall enter, in the space in the consignment note provided for his declarations, the words "special guarantee of transit period".

Article 7. "CASH ON DELIVERY" CHARGES AND DISBURSEMENTS

1. Empty wagons shall not be consigned subject to "cash on delivery" charges and disbursements.

2. The haulage of loaded wagons may be subject to a "cash on delivery" charge provided it does not exceed the value of the goods loaded therein.

Article 8. DECLARATION OF INTEREST IN DELIVERY

1. Declaration of interest in delivery of empty wagons shall not be allowed.

2. Declaration of interest in delivery of loaded wagons shall affect only the goods loaded therein.

Article 9. EXTENSION OF TRANSIT PERIOD

1. In addition to the cases provided for in Article 11 (7) of CIM, the transit period shall similarly be extended for the duration of the interruption of transport caused by damage to the wagon, unless the railway is liable for such damage under Article 13 of this Annex.

2. When the goods loaded in the damaged wagon are trans-shipped into another wagon, the interruption shall terminate, in respect of the goods, at the time when, after trans-shipment, they can again be forwarded.

Article 10. VERIFICATION OF DAMAGE TO WAGONS OR LOSS OF PARTS

1. When damage to a wagon or loss of parts is discovered or presumed by the railway or alleged by the party concerned, the railway shall draw up, in accordance with the provisions of Article 45 of CIM, a report stating the nature of the damage or loss and, so far as possible, its cause^s and the time of its occurrence.

Such report shall be sent without delay to the registering railway, which shall send a copy of it to the owner. In the case of a wagon on which the name of the hirer is marked with the consent of the registering railway, a copy of the report shall be sent direct to the hirer.

2. If the wagon is loaded, a separate report shall, where necessary, be drawn up in respect of the goods in accordance with the provisions of Article 45 of CIM.

Article 11. DAMAGE TO A WAGON PREVENTING CONTINUATION OF HAULAGE

1. If a wagon consigned empty is so damaged as to prevent the continuation of haulage or to render such wagon unfit to carry a load, the station where the damage is discovered shall without delay advise the sender and the owner by telegram, indicating as far as possible the nature of the damage.

2. If an empty wagon is withdrawn from service it shall be put into a fit state to run by the railway, unless the damage is so serious that it has to be loaded on to another wagon.

In order to render the wagon fit to run, the railway may of its own accord carry out repairs up to a limit of 300 francs.

The railway shall, through the registering railway, inform the owner concisely of any important repairs which have been carried out under the first and second sub-paragraphs hereof.

These provisions shall apply without prejudice to the question of liability.

3. If the railway carries out repairs in accordance with paragraph 2 of this Article, and if such work is expected to take more than four days to complete, the railway shall request the sender

by telegram to advise whether, when the work has been completed, the contract of carriage is to be carried out or modified.

If no instructions have been received from the sender before the completion of the work, the contract of carriage shall be carried out.

4. If the railway does not carry out the repairs of its own accord the station where the damage is discovered shall request the sender's instructions by telegram, directly and without delay. If the sender is not also the owner, the text of this request shall be transmitted without delay to the owner by telegram.

In the absence of instructions from the sender within a period of eight days from the date of despatch of the telegram, the railway shall be entitled, after having, if need be, put the wagon into a fit state to run, to return it to its home station under a consignment note made out in the name of and with the address of the owner.

The reasons for its return shall be stated in the consignment note after the words 'empty wagon P'.

5. If damage prevents the continuation of haulage of a wagon consigned loaded and unloading is necessary, the provisions of this Article shall apply to the unloaded wagon.

If the wagon can be repaired without unloading, the provisions of paragraphs 1, 2, 3, 6 and 7 of this Article shall apply.

6. The carriage and other charges which have accrued up to the station at which the wagon was stopped, the cost of notifying the sender and the owner, as well as any charges for complying with the sender's instructions or for returning the wagon to its home station shall be charged against the consignment.

7. A hirer whose name is marked on the wagon with the consent of the registering railway shall, for the purpose of this Article, be deemed to be the owner.

Article 12. AMOUNT OF COMPENSATION FOR EXCEEDING THE TRANSIT PERIOD

1. If the railway is responsible for exceeding the transit period for an empty or loaded wagon, it shall pay the party concerned a sum of money by way of liquidated damages for each complete day, or fraction thereof, of delay, irrespective of any compensation which may be due for exceeding the transit period for goods loaded in the wagon.

Such sum shall be fixed at:

- (a) 10 francs 50 for modern bogie wagons and for similar wagons, as defined in the contract of registration,
- (b) 7 francs 50 for other wagons.

2. The sender of an empty wagon may request a special guarantee of the transit period. A charge of 2 francs 25 per 100 kilometres or fraction thereof shall then be made, subject to a minimum of 22 francs 50. The whole amount of such charges shall always be paid by the sender when the charges are paid under the conditions laid down in Article 17 (2) (a), 4 of CIM.

If the transit period is exceeded, the railway shall pay by way of liquidated damages the sum of 21 francs per day for the wagons referred to in paragraph 1 (a) of this Article and the sum of 15 francs per day for the wagons referred to in paragraph 1 (b) of this Article, subject to a minimum of 45 francs.

3. If the exceeding of the transit period is due to wilful misconduct or gross negligence on the part of the railway, the liquidated damages shall be at the rate of 21 francs per day for the wagons referred to in paragraph 1 (a) of this Article and at the rate of 15 francs per day for the wagons referred to in paragraph 1 (b) of this Article.

Article 13. LIABILITY OF THE RAILWAY FOR LOSS OF OR DAMAGE TO THE WAGON OR ITS PARTS.
LIABILITY OF THE OWNER FOR DAMAGE CAUSED BY THE WAGON

1. In the case of loss of or damage to the wagon or its parts sustained between the time of acceptance for haulage and the time of delivery, the railway shall be liable unless it proves that the loss or damage was not caused by wrongful act or neglect on the part of the railway.

2. In the case of loss of the wagon, compensation shall be limited to the value of the wagon; the basis of the calculation of such value shall be determined in the contract of registration.

In the case of damage, compensation shall be calculated in accordance with the provisions of the contract of registration.

3. In the case of loss of or damage to removable parts, the railway shall only be liable if such parts are listed on both sides of the wagon. The railway shall not be liable for loss of or damage to loose equipment.

4. Unless the claimant proves that the damage was caused by wrongful act or neglect of the railway, the railway shall only be liable

— For damage to receptacles made of pottery, glass, terra-cotta, etc., if the damage is connected with damage to the wagon itself for which the railway is liable under the foregoing provisions;

— For damage to receptacles with interior linings (enamel, ebonite, etc.) if the receptacles show signs of external damage for which the railway is liable under the foregoing provisions.

5. The owner shall be deemed to be the sender or the consignee, as the case may be, in respect of compensation for loss of or damage to the wagon or its parts. Claims shall only be made to the registering railway and legal proceedings shall only be instituted against that railway which shall be treated, in respect of compensation, as if it were the railway responsible.

6. Legal proceedings instituted by the railway against the owner for damage caused by the wagon during haulage shall be governed by the terms of the contract of registration. Only the registering railway shall be entitled to exercise the rights of other railways against the owner.

7. The period of limitation for legal proceedings instituted by the railway under the provisions of paragraph 6 of this Article shall be three years.

The period of limitation shall begin to run from the day on which the damage occurred.

Article 14. PRESUMPTION OF LOSS OF WAGON. POSITION IF SUBSEQUENTLY RECOVERED

1. A wagon shall be deemed lost when it cannot be put at the disposal of the consignee within three months following the expiry of the transit period.

Such period shall be extended by the period during which the wagon is immobilised through any cause not attributable to the railway or through damage.

2. If a wagon which has been deemed lost is recovered after compensation has been paid, the owner may require, within a period of 6 months from his receipt of notice to that effect from the railway of registration, that the wagon be returned to him free of charge at its home station against refund of the compensation.

A N N E X V*

(Article 60 (2))

INTERNATIONAL REGULATIONS CONCERNING THE CARRIAGE
OF CONTAINERS (RICO)

Chapter I. GENERAL

Article 1. OBJECT AND SCOPE OF THE REGULATIONS

1. These regulations shall apply to containers which are tendered for carriage under the conditions of the International Convention concerning the Carriage of Good by Rail (CIM).

*The text of Annex V was established by a Committee of Experts in January 1974.

These containers shall belong to a railway or to private owners (whether individuals, firms or corporate bodies) and, in the latter case, shall either be approved by the railway or shall comply with the international standards of construction applicable to large containers.

2. For the purpose of these regulations, the term "container" shall mean an article of transport equipment (container, tank or other similar structure)

- Of a permanent character and accordingly strong enough to be suitable for repeated use,
- Specially designed to facilitate the carriage of goods, by one or more modes of transport, without the need for the contents to be transshipped,
- Fitted with devices to facilitate ready handling,
- Having an internal volume of not less than one cubic metre and of a size not exceeding 12;192 metres (40 feet) in length, 2;438 metres (8 feet) in width and 2;438 metres (8 feet) in height.

The term "large containers" means containers with an internal volume of more than 3 cubic metres and of a length of 6 metres (20 feet) and over.

Containers of a height and width exceeding 2;438 metres (8 feet) shall not be accepted for carriage under the conditions of these regulations except by agreement with the railway.

The term "container" shall include the accessories and equipment of the container, appropriate for the type concerned, provided that such accessories and equipment are carried with the container. It shall not include vehicles, accessories and components of vehicles, or conventional packaging.

Article 2. GENERAL PROVISIONS

1. Except as otherwise provided in the tariffs, the contents of a container can be the subject of only one contract of carriage.

2. In the absence of special provisions in these regulations, the other provisions of CIM shall apply to the carriage of containers whether empty or loaded.

Article 3. DOOR-TO-DOOR CARRIAGE

In the case of consignments to be collected by the railway at the sender's premises, the contract of carriage shall be deemed to be made at the sender's premises. In the case of consignments to be delivered at the consignee's premises, the contract of carriage shall be deemed to be terminated at the consignee's premises.

Chapter II. RAILWAY-OWNED CONTAINERS

Article 4. PROVISION, RETURN AND CHARGES

A charge may be made for the use of containers and the amount of such charge shall be fixed by the tariffs or regulations. Furthermore, the tariffs or regulations shall determine the conditions under which containers will be supplied, the period within which they are to be returned and the charges which shall be made for exceeding this period.

Article 5. PARTICULARS IN THE CONSIGNMENT NOTE

In addition to the particulars required by CIM, the sender shall enter in the consignment note, in the spaces provided for this purpose, the category of the container, its marks, its number, its tare in kilogrammes and, where appropriate, other characteristics of its structure.

The tare of containers shall not include the weight of special internal and removable fittings which are for the purpose of packing or securing.

Article 6. HANDLING AND CLEANING

The tariffs and regulations shall determine the conditions under which the operations of loading and unloading are to be carried out. "Loading" includes placing the container on a wagon and operations ancillary thereto, in particular the securing of the container.

The consignee shall be responsible for returning the container in a perfectly clean condition. If this has not been done, the railway shall be entitled to make a charge and the amount of such charge shall be fixed by the tariffs or regulations.

Article 7. RECONSIGNMENT

Containers delivered loaded shall not be reconsigned by consignees on further journeys except with the consent of the railway which has so delivered them.

Article 8. LOSS OF AND DAMAGE TO CONTAINERS

1. Any person accepting a container, empty or loaded, from the railway shall check the condition of the container at the time it is placed at his disposal; he shall be liable for all damage found to exist on return of the container to the railway which was not indicated when the container was put at his disposal unless he proves that the damage existed at that time or resulted from circumstances which he could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.

2. The sender shall be liable for loss of or damage to a container arising during performance of the contract of carriage if it results from his actions or from those of persons acting on his behalf.

3. If the container is not returned within 30 days from the day following the day on which it was delivered to the sender or to the consignee, the railway may deem it to be lost and demand payment of its value.

Chapter III. PRIVATELY-OWNED CONTAINERS

Article 9. APPROVAL

Privately-owned containers may be approved by a railway to which CIM applies, if they comply with the conditions laid down for construction and marking. Approved containers, other than large containers, shall be provided by the railway with the distinguishing mark \square .

Article 10. SPECIAL EQUIPMENT

If containers are equipped with special apparatus (refrigerating equipment, water tanks, machinery, etc.), the sender shall be responsible for the servicing of such equipment or for arranging for this to be done. This duty shall pass to the consignee as soon as he exercises his rights under Article 16 or 22 of CIM.

Article 11. PARTICULARS IN THE CONSIGNMENT NOTE

In addition to the particulars required by CIM, the sender shall enter in the consignment note, in the spaces provided for this purpose, the following particulars:

- The category of the container, its number, its tare in kilogrammes, and, where appropriate, other characteristics of the container,
- In the case of approved containers, the mark of the railway system which has issued the approval, and, except for large containers, the letter "P",
- In the case of empty containers, as a description of goods, either the words "empty approved container" or the words "empty large container".

Article 12. RETURN OF EMPTY CONTAINERS OR RECONSIGNMENT

After delivery of the container, and in the absence of special agreements, the railway shall not be bound to take any action to secure the return of the empty container or its reconsignment as a loaded container.

Article 13. "CASH ON DELIVERY" CHARGES

Empty containers shall not be consigned subject to "cash on delivery" charges.

Article 14. AMOUNT OF COMPENSATION FOR LOSS OF OR DAMAGE TO THE CONTAINER

Compensation payable in accordance with Article 31 of CIM for the loss of the container shall be calculated according to the value of the container.

Compensation payable in accordance with Article 33 of CIM for damage to the container shall be calculated according to the cost of repair.

Article 15. LIABILITY FOR EXCEEDING THE TRANSIT PERIOD

In regard to liability for exceeding the transit period, railways may, apart from the provisions of CIM, provide for the payment of special compensation to the owner of the container by special agreement with him.

A N N E X V I

(Article 60 (3))

INTERNATIONAL REGULATIONS CONCERNING THE CARRIAGE
OF EXPRESS PARCELS (RIEx)

1. Only such goods as are carried in a specially rapid manner subject to the conditions of an international tariff shall be deemed to be express parcels.

Goods shall only be accepted as express parcels if they can ordinarily be loaded into the luggage vans of passenger trains. Provided that the tariff may derogate from this rule.

2. The goods referred to in Article 3 of this Convention shall not be accepted for carriage. The substances and articles enumerated in Annex I to this Convention or those covered by special agreements made under Article 4 (2) of this Convention shall not be accepted for carriage as express parcels unless this form of carriage is expressly provided for in the said Annex or agreements. The tariffs shall determine whether other goods may also be excluded from carriage as express parcels or accepted subject to certain conditions.

3. Express parcels may be consigned under cover of a document other than that prescribed in accordance with the provisions of Article 6 (1) of this Convention. The form to be used, and the particulars which must or may be inserted therein, shall be determined by the tariff. In every case this document shall contain the following information:

- (a) The names of the forwarding and destination stations;
- (b) The names and addresses of the sender and of the consignee;
- (c) The number of parcels, a description of the packing, and a description of the goods;
- (d) A list of the documents attached for the completion of formalities required by Customs and other administrative authorities.

4. The sender shall be responsible for the accuracy of the statements and declarations entered in the transport document whether such entries are made by him or by the railway in accordance with information supplied by him; he shall be responsible for all the consequences resulting from any irregularity, inaccuracy or incompleteness in these statements or declarations.

5. Express parcels shall be carried by rapid means within the periods prescribed in the tariffs. The transit periods shall in all cases be less than the periods applicable to *grande vitesse* traffic.

6. The tariffs may also provide for derogations from the provisions of this Convention other than those specified above: provided that there shall be no derogation from the provisions of Articles 26, 27, 28, 29, 31, 32, 33 and 37 to 47 inclusive, of this Convention.

Insofar as the foregoing provisions and those of the tariffs are not contrary thereto, the provisions of this Convention shall apply to the carriage of express parcels.

A N N E X V I I

(Article 61)

RULES FOR ARBITRATION

Article 1. NUMBER OF ARBITRATORS

Arbitration tribunals set up to deal with disputes other than those between States shall be composed of one, three or five arbitrators as the agreement of reference may determine.

Article 2. SELECTION OF ARBITRATORS

1. A panel of arbitrators shall be set up beforehand. Each Contracting State may nominate not more than two of its nationals who are specialists in international transport law, for inclusion in the panel of arbitrators which shall be established and kept up to date by the Swiss Government.

2. If the agreement of reference provides for a sole arbitrator, he shall be selected by mutual agreement between the parties.

If the agreement of reference provides for three or five arbitrators, each party shall select one or two arbitrators as the case may be.

The arbitrators so selected shall then select, by mutual agreement, the third or fifth arbitrator, as the case may be, who shall be president of the arbitration tribunal.

If the parties cannot agree on the selection of a sole arbitrator or if the arbitrators nominated by the parties cannot agree on the nomination of the third or fifth arbitrator, as the case may be, the arbitration tribunal shall be completed by the appointment of an arbitrator nominated by the President of the Swiss Federal Tribunal at the request of the Central Office.

The arbitration tribunal shall be composed of persons drawn from the panel referred to in paragraph 1 above. Nevertheless, where the agreement of reference provides for five arbitrators, each party may select one arbitrator who is not on the panel.

3. A sole arbitrator, or the third or fifth arbitrator, must be of a nationality other than that of either party.

The intervention in the dispute of a third party shall not affect in any way the composition of the arbitration tribunal.

Article 3. AGREEMENT OF REFERENCE

The parties having recourse to arbitration shall conclude an agreement of reference which shall, in particular, specify:

- (a) The subject matter of the dispute set out as precisely and clearly as possible;
- (b) The composition of the tribunal and the period allowed for the nomination of the arbitrator or arbitrators;
- (c) The place where the tribunal is to sit.

The agreement of reference shall be sent to the Central Office before proceedings can be opened.

Article 4. PROCEDURE

The arbitration tribunal shall itself decide the procedure to be followed but, in particular, shall have regard to the following provisions:

- (a) The arbitration tribunal shall enquire into and determine matters referred to it on the basis of the material submitted by the parties, but without being bound, when it is called upon to decide a question of law, by any interpretation placed upon that material by the parties;

- (b) The tribunal may not award more than the claimant has claimed or anything of a different nature, nor may it award less than the defendant has acknowledged as due;
- (c) The arbitration award, setting forth the reasons for the decision, shall be drawn up by the tribunal and notified to the parties through the Central Office;
- (d) Unless the mandatory provisions of the law of the place where the tribunal is sitting otherwise provide, the arbitration award shall not be subject to appeal provided that exception is made for reconsideration by the tribunal of any error on the face of the award or on grounds that the award is a nullity.

Article 5. REGISTRAR

The Central Office shall act as the registry of the arbitration tribunal.

Article 6. COSTS

The tribunal shall determine in its award the amount of costs and expenses, including the fees of the arbitrators, and which of the parties shall bear them or how they shall be apportioned between the parties.

DECLARATION MADE UPON
ACCESSION

FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY

[TRANSLATION — TRADUCTION]¹

The Agreement of 17 December 1971 between the Government of the Federal Republic of Germany and the German Democratic Republic on Transit Traffic of Civilian Persons and Goods between the Federal Republic of Germany and Berlin (West), including the documents which form part of it, will not be affected by participation in the aforesaid Convention(s).²

¹ Translation supplied by the Government of the United Kingdom — Traduction fournie par le Gouvernement du Royaume-Uni.

² In a Note dated 30 August, and circulated by the Swiss Government on 23 September 1974, the Government of the German Democratic Republic, with reference to the application of the Convention and Additional Protocol to Berlin (West) by the Government of the Federal Republic of Germany, drew attention to the fact that such application must be in accordance with the Quadripartite Agreement of 3 September 1971* under which Berlin (West) is not a part of the Federal Republic of Germany and must not be ruled by that Government.

In addition, the German Democratic Republic declared.

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

„Die Rechtslage der Schienenwege in Berlin (West) bleibt durch die Mitgliedschaft der Bundesrepublik Deutschland in den genannten Übereinkommen unberührt.

Was den Hinweis der Bundesrepublik Deutschland auf das Abkommen zwischen der Regierung der Deutschen Demokratischen Republik und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland über den Transitverkehr von zivilen Personen und Gütern zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Berlin (West) vom 17. Dezember 1971 anbelangt, lenkt die Deutsche Demokratische Republik das Augenmerk der Mitgliedstaaten auf die Tatsache, dass die Deutsche Demokratische Republik das gesamte Streckennetz der Deutschen Reichsbahn einschliesslich der Strecken, auf denen der Transitverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Berlin (West) abgewickelt wird, den genannten Übereinkommen unterstellt hat.“

[TRANSLATION — TRADUCTION]**

The legal position of the track in Berlin (West) remains unaffected by the Federal Republic of Germany being party to the aforementioned Convention.

As far as the reference by the Federal Republic of Germany to the Agreement between the Government of the German Democratic Republic and the Government of the Federal Republic of Germany relating to transit traffic involving civilian persons and goods between the Federal Republic of Germany and Berlin (West) of 17 December 1971 is concerned, the German Democratic Republic draws the attention of Member States to the fact that the German Democratic Republic has made the whole of the network of the Deutsche Reichsbahn, including the routes used by transit traffic between the Federal Republic and Berlin (West), subject to the provisions of the aforementioned Agreement.

* United Nations, *Treaty Series*, vol. 880, p. 115.

** Translation supplied by the Government of the United Kingdom — Traduction fournie par le Gouvernement du Royaume-Uni.

DÉCLARATION FAITE LORS
DE L'ADHÉSIONRÉPUBLIQUE FÉDÉRALE
D'ALLEMAGNE

«L'accord du 17 décembre 1971 entre le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le Gouvernement de la République démocratique allemande relatif au trafic en transit des personnes civiles et des marchandises entre la République fédérale d'Allemagne et Berlin (Ouest), y compris les documents qui en font partie, ne sera pas affecté par la participation à la convention précitée¹.»

¹ Dans une note datée du 30 août et mise en circulation par le Gouvernement suisse le 23 septembre 1974, le Gouvernement de la République démocratique allemande, se référant à l'application par le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne de la Convention et du Protocole additionnel concernant Berlin (Ouest), a fait remarquer qu'une telle application doit être conforme aux dispositions de l'Accord quadripartite du 3 septembre 1971*, aux termes desquelles Berlin (Ouest) ne fait pas partie de la République fédérale d'Allemagne et ne doit pas être gouverné par ce gouvernement.

En outre la République démocratique allemande a déclaré :

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

[TRANSLATION — TRANSLATION]

La situation juridique du chemin de fer à Berlin (Ouest) n'est pas affectée par la participation de la République fédérale d'Allemagne à la Convention précitée.

En ce qui concerne la référence par la République fédérale d'Allemagne à l'Accord entre le Gouvernement de la République démocratique allemande et le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne, relatif au trafic en transit des personnes civiles et des marchandises entre la République fédérale d'Allemagne et Berlin (Ouest) du 17 décembre 1971, la République démocratique allemande fait remarquer aux Etats membres que la République démocratique allemande a rendu l'entier réseau de la Deutsche Reichsbahn, y compris les routes consacrées au trafic en transit entre la République fédérale et Berlin (Ouest), sujet aux dispositions de l'Accord susmentionné.

* Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 880, p. 115.

**PROTOCOLE ADDITIONNEL¹ AUX CONVENTIONS INTERNATIONALES
CONCERNANT LE TRANSPORT PAR CHEMINS DE FER DES MAR-
CHANDISES (CIM)² ET DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES (CIV)³
SIGNÉES À BERNE LE 7 FÉVRIER 1970**

Les plénipotentiaires soussignés sont convenus des dispositions ci-après :

I

1° Afin de rendre obligatoires pour l'usager, selon le droit du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, les prescriptions des Conventions de 1970 en ce

¹ Entré en vigueur le 1^{er} janvier 1975 à l'égard des Etats suivants, au nom desquels un instrument de ratification ou une notification d'adhésion avaient été déposés auprès du Gouvernement suisse :

<i>Etat</i>	<i>Date du dépôt de l'instrument de ratification, ou de la notification d'adhésion (a)</i>	<i>Etat</i>	<i>Date du dépôt de l'instrument de ratification, ou de la notification d'adhésion (a)</i>
Algérie	22 juin 1972	chandises entre l'Irlande et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.)	
Allemagne, République fédérale d* .	28 mai 1974 <i>a</i>	Liechtenstein	29 novembre 1972
(Avec déclaration aux termes de laquelle la Convention sera égale- ment applicable à Berlin-Ouest à compter du jour de son entrée en vigueur pour la République fédé- rale d'Allemagne.)		Luxembourg	29 mai 1972
Autriche	7 juillet 1972	Norvège	14 juin 1973
Belgique	28 mars 1971	Pays-Bas	26 avril 1971
Bulgarie	28 septembre 1973	Pologne	11 octobre 1974
Danemark	4 mars 1971	Portugal	15 octobre 1971
France	13 février 1973	République arabe syrienne	20 novembre 1973
Grèce	8 décembre 1972	République démocratique allemande	8 juin 1972 <i>a</i>
Hongrie	20 février 1974	Roumanie	27 novembre 1974
Iran	18 janvier 1973 <i>a</i>	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	16 septembre 1974
Irlande	1 ^{er} novembre 1974	Suède	26 novembre 1974
(Avec réserve aux termes de laquelle le Protocole additionnel ne sera pas applicable au transport des voyageurs, bagages et mar-		Suisse	21 juillet 1972
		Tchécoslovaquie	11 juin 1974
		Tunisie	21 mai 1973
		Yougoslavie	9 juin 1971

Par la suite, le Protocole additionnel est entré en vigueur à l'égard des Etats suivants qui ont déposé leur instrument de ratification postérieurement au 1^{er} novembre 1974, le premier jour du deuxième mois suivant celui au cours duquel le Gouvernement suisse a notifié ce dépôt aux Etats contractants, conformément aux dispositions finales du Protocole I. Les instruments ont été déposés auprès du Gouvernement suisse les :

<i>Etat</i>	<i>Date du dépôt</i>	<i>Etat</i>	<i>Date du dépôt</i>
Finlande	4 février 1975	Iraq	29 mai 1975
(Avec effet au 1 ^{er} avril 1975.)		(Avec effet au 1 ^{er} septembre 1975.)	
Espagne	2 avril 1974	Italie	2 mars 1976
(Avec effet au 1 ^{er} juillet 1975.)		(Avec effet au 1 ^{er} mai 1976.)	
Maroc	9 mai 1975	Turquie	1 ^{er} avril 1976
(Avec effet au 1 ^{er} juillet 1975.)		(Avec effet au 1 ^{er} juillet 1976.)	

* Voir p. 285 du présent volume pour le texte de la déclaration faite lors de l'adhésion.

² Voir p. 168 du présent volume.

³ Voir p. 341 du présent volume.

qui concerne les lignes des parties territoriales d'Etats non signataires ou non adhérents, le Gouvernement du Royaume-Uni, par dérogation aux dispositions de ces Conventions, est habilité à insérer, pour le trafic en provenance du Royaume-Uni, une référence au présent Protocole additionnel dans les formules imprimées de la lettre de voiture (CIM)¹, du billet international et du bulletin de bagages (CIV)².

2° Compte tenu du fait qu'au Royaume-Uni, la législation relative aux transports ne comporte aucune obligation de publier les tarifs, ni de les appliquer aux usagers d'une manière uniforme, il est admis que

- a) Les dispositions de la CIM ne s'appliquent pas dans le Royaume-Uni si elles comportent une obligation de publier des tarifs et de les appliquer aux usagers d'une manière uniforme,
- b) Les prix de transport et les frais accessoires que le chemin de fer est autorisé à percevoir au Royaume-Uni y sont applicables au trafic international soumis à la CIM.

3° Jusqu'à la conclusion et l'entrée en vigueur d'un appendice spécial à l'Annexe I à la CIM contenant les prescriptions dérogatoires relatives au trafic fer-mer des matières dangereuses entre le Continent et le Royaume-Uni, les matières dangereuses qui seront transportées sous le régime de la CIM, à destination ou en provenance du Royaume-Uni, doivent satisfaire aux prescriptions de l'Annexe I et, en outre, aux conditions du Royaume-Uni en ce qui concerne ses réglementations ferroviaires et maritimes du transport des matières dangereuses.

II

1° Afin de rendre obligatoires pour l'usager, selon le droit de l'Irlande, les prescriptions des Conventions de 1970 en ce qui concerne les lignes des parties territoriales d'Etats non signataires ou non adhérents, le Gouvernement d'Irlande, par dérogation aux dispositions de ces Conventions, est habilité à insérer, pour le trafic en provenance d'Irlande, une référence au présent Protocole additionnel dans les formules imprimées de la lettre de voiture (CIM), du billet international et du bulletin de bagages (CIV).

2° Compte tenu du fait qu'en Irlande, la législation relative aux transports ne comporte aucune obligation de publier les tarifs, ni de les appliquer aux usagers d'une manière uniforme, il est admis que

- a) Les dispositions de la CIM ne s'appliquent pas en Irlande si elles comportent une obligation de publier des tarifs et de les appliquer aux usagers d'une manière uniforme,
- b) Les prix de transport et les frais accessoires que le chemin de fer est autorisé à percevoir en Irlande y sont applicables au trafic international soumis à la CIM.

3° Jusqu'à la conclusion et l'entrée en vigueur d'un appendice spécial à l'Annexe I à la CIM contenant les prescriptions dérogatoires relatives au trafic fer-mer des matières dangereuses entre le Continent et l'Irlande, les matières dangereuses qui seront transportées sous le régime de la CIM, à destination ou en provenance d'Irlande, doivent satisfaire aux prescriptions de l'Annexe I et, en outre, aux conditions de l'Irlande en ce qui concerne ses réglementations ferroviaires et maritimes du transport des matières dangereuses.

III

Les dispositions des Conventions CIM et CIV ne pourront prévaloir contre celles que certains Etats seront amenés à prendre, dans le trafic entre eux, en application de

¹ Voir p. 168 du présent volume.

² Voir p. 341 du présent volume.

certaines Traités tels que les Traités relatifs à la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier¹ et à la Communauté Economique Européenne².

IV

Ce Protocole, complétant les Conventions de 1970, demeure ouvert à la signature jusqu'au 30 avril 1970.

Il doit être ratifié.

Les Etats qui n'auront pas signé le présent Protocole avant cette date et les Etats participant aux Conventions susvisées en application de l'article 67 de la CIM et de l'article 62 de la CIV de 1970 peuvent adhérer au présent Protocole par notification.

L'instrument de la ratification ou la notification de l'adhésion sera déposé auprès du Gouvernement suisse.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Berne, le sept février mil neuf cent soixante-dix, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

Pour l'Algérie :

M'HAMED YOUSFI

Pour l'Autriche :

R. STANFEL

Pour la Belgique :

L. COLOT

Pour la Bulgarie :

L. ANGUELOV

Pour le Danemark :

S. A. JENSTRUP

¹ Voir «Traité instituant la Communauté européenne du charbon et de l'acier» dans le *Recueil des Traités* des Nations Unies, vol. 261, p. 141.

² Voir «Traité instituant la Communauté économique européenne» dans le *Recueil des Traités* des Nations Unies, vol. 294, p. 3.

Pour l'Espagne :

J. F. DE ALCOVER

Pour la Finlande :

HAKAN KROGIUS

Pour la France :

J. GABARRA

Pour la Grèce :

J. GEORGIU

Pour la Hongrie :

D. KUZSEL

Pour l'Irak :

A. J. AL-SAADI

Pour l'Iran :

Pour l'Irlande :

J. O'CALLAGHAN

Pour l'Italie :

FRANCO MOLINENGO

Pour le Liban :

M. FARAH

Pour le Liechtenstein :

BECK

Pour le Luxembourg :

Sous réserve de ratification
EICHHORN

Pour le Maroc :

EL FASSI

Pour la Norvège :

N. A. JØRGENSEN

Pour les Pays-Bas :

BEELAERTS VAN BLOKLAND

Pour la Pologne :

ZOLCINSKI

Pour le Portugal :

ABILIO PINTO DE LEMOS

Pour la Roumanie :

A-D. POPA

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :

G. G. D. HILL

Pour la Suède :

GUNNAR TORGILS

Pour la Suisse :

SCHALLER

Pour la Syrie :

AL HASSAN

Pour la Tchécoslovaquie :

Dr. ZACH

Pour la Tunisie :

T. AMEUR

Pour la Turquie :

KEMAL DEMIRER H. GERMEYANLIGIL

Pour la Yougoslavie :

L. ILIĆ

[OFFICIAL ENGLISH TRANSLATION¹ — TRADUCTION ANGLAISE OFFICIELLE²]

ADDITIONAL PROTOCOL³ TO THE INTERNATIONAL CONVENTIONS
CONCERNING THE CARRIAGE OF GOODS BY RAIL (CIM)⁴ AND
THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND LUGGAGE BY RAIL (CIV),⁵
SIGNED AT BERNE ON THE 7 FEBRUARY, 1970

The undersigned plenipotentiaries have agreed to the following provisions:

I

1. In order to make the provisions of the 1970 Conventions binding on users under the laws of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, as regards the lines of territorial parts of non-signatory or non-acceding States, the Government of the United Kingdom shall have the right to derogate from the provisions of these Conventions by inserting, in respect of traffic from the United Kingdom, a reference to this Additional

¹ Translation supplied by the Government of the United Kingdom.

² Traduction fournie par le Gouvernement du Royaume-Uni.

³ Came into force on 1 January 1975 in respect of the following States on behalf of which an instrument of ratification or a notification of accession had been deposited with the Government of Switzerland:

<i>State</i>	<i>Date of deposit of the instrument of ratification, or of the notification of accession (a)</i>	<i>State</i>	<i>Date of deposit of the instrument of ratification, or of the notification of accession (a)</i>
Algeria	22 June 1972	will not be applicable to the transport of passengers, luggage and goods between Ireland and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland.)	Liechtenstein
Austria	7 July 1972		Luxembourg
Belgium	28 March 1971		Netherlands
Bulgaria	28 September 1973		Norway
Czechoslovakia	11 June 1974		Poland
Denmark	4 March 1971		Portugal
France	13 February 1973		Romania
German Democratic Republic	8 June 1972 <i>a</i>		Sweden
Germany, Federal Republic of*	28 May 1974 <i>a</i>		Switzerland
(With a declaration that the Addi- tional Protocol will also be applica- ble to Berlin (West) from the date of its entry into force for the Federal Republic of Germany.)			Syrian Arab Republic
Greece	8 December 1972		Tunisia
Hungary	20 February 1974		United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
Iran	18 January 1973 <i>a</i>		Yugoslavia
Ireland	1 November 1974		
(With a reservation to the effect that the Additional Protocol			

Subsequently, the Additional Protocol came into force in respect of the following States, which deposited their instrument of ratification after 1 November 1974, on the first day of the second month following the month during which the Government of Switzerland notified the Contracting States of the said deposit, in accordance with the final provisions of Protocol 1. The instruments were deposited with the Government of Switzerland on:

<i>State</i>	<i>Date of deposit</i>	<i>State</i>	<i>Date of deposit</i>
Finland	4 February 1975	Iraq	29 May 1975
(With effect from 1 April 1975.)		(With effect from 1 September 1975.)	
Spain	2 April 1974	Italy	2 March 1976
(With effect from 1 July 1975.)		(With effect from 1 May 1976.)	
Morocco	9 May 1975	Turkey	1 April 1976
(With effect from 1 July 1975.)		(With effect from 1 July 1976.)	

* See p. 285 of this volume for the text of the declaration made upon accession.

⁴ See p. 226 of this volume.

⁵ See p. 340 of this volume.

Protocol in the printed forms of consignment note (CIM),¹ international ticket and luggage registration voucher (CIV).²

2. Having regard to the fact that in the United Kingdom the laws relating to transport do not contain any obligation to publish tariffs or to apply them uniformly to users, it is agreed that:

- (a) The provisions of CIM shall not apply in the United Kingdom insofar as they contain an obligation to publish tariffs and to apply them uniformly to users;
- (b) The carriage charges and supplementary charges which the railway is authorised to make in the United Kingdom shall be applicable there to international traffic governed by CIM.

3. Until a special appendix to Annex I to CIM containing special provisions for the rail-sea carriage of dangerous goods between the Continent and the United Kingdom is agreed and comes into force, dangerous goods carried under CIM to or from the United Kingdom shall comply with the provisions of Annex I and also with the United Kingdom conditions for the carriage of dangerous goods by rail and by sea.

II

1. In order to make the provisions of the 1970 Conventions binding on users under the laws of Ireland, as regards the lines of territorial parts of non-signatory or non-acceding States, the Government of Ireland shall have the right to derogate from the provisions of these Conventions by inserting, in respect of traffic from Ireland, a reference to this Additional Protocol in the printed forms of consignment note (CIM), international ticket and luggage registration voucher (CIV).

2. Having regard to the fact that in Ireland the laws relating to transport do not contain any obligation to publish tariffs or to apply them uniformly to users, it is agreed that:

- (a) The provisions of CIM shall not apply in Ireland insofar as they contain an obligation to publish tariffs and to apply them uniformly to users;
- (b) The carriage charges and supplementary charges which the railway is authorised to make in Ireland shall be applicable there to international traffic governed by CIM.

3. Until a special appendix to Annex I to CIM containing special provisions for the rail-sea carriage of dangerous goods between the Continent and Ireland is agreed and comes into force, dangerous goods carried under CIM to or from Ireland shall comply with the provisions of Annex I and also with Irish conditions for the carriage of dangerous goods by rail and by sea.

III

The provisions of the CIM and CIV Conventions shall not take precedence over those which certain States may adopt, in traffic between those States, in the application of certain Treaties such as the Treaties concerning the European Coal and Steel Community³ and the European Economic Community.⁴

IV

This Protocol completing the 1970 Conventions shall remain open for signature until 30th April 1970.

It shall require ratification.

¹ See p. 226 of this volume.

² See p. 340 of this volume.

³ See "Treaty instituting the European Coal and Steel Community" in the United Nations, *Treaty Series*, vol. 261, p. 140.

⁴ See "Treaty establishing the European Economic Community" in the United Nations, *Treaty Series*, vol. 298, p. 3.

States which have not signed this Protocol before that date and States becoming parties to the above-mentioned Conventions by application of Article 67 of the CIM and Article 62 of the CIV of 1970 may accede to this Protocol by notification.

Instruments of ratification or notifications of accession shall be deposited with the Swiss Government.

IN WITNESS WHEREOF, the following Plenipotentiaries, furnished with full powers which have been found to be in good and due form, have signed this Protocol.

DONE at Berne, this seventh day of February, one thousand nine hundred and seventy, in one original, which shall be deposited in the archives of the Swiss Confederation and an authentic copy of which shall be sent to each of the Parties.

For Algeria:

M'HAMED YOUSFI

For Austria:

R. STANFEL

For Belgium:

L. COLOT

For Bulgaria:

L. ANGUELOV

For Denmark:

S. A. JENSTRUP

For Spain:

J. F. DE ALCOVER

For Finland:

HAKAN KROGIUS

For France:

J. GABARRA

For Greece:

J. GEORGIU

For Hungary:

D. KUZSEL

For Iraq:

A. J. AL-SAAD

For Iran:

For Ireland:

J. O'CALLAGHAN

For Italy:

FRANCO MOLINENGO

For Lebanon:

M. FARAH

For Liechtenstein:

BECK

For Luxembourg:

Subject to ratification
EICHHORN

For Morocco:

EL FASSI

For Norway:

N. A. JØRGENSEN

For the Netherlands:

BEELAERTS VAN BLOKLAND

For Poland:

ZOLCINSKI

For Portugal:

ABILIO PINTO DE LEMOS

For Romania:

A-D. POPA

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

G. G. D. HILL

For Sweden:

GUNNAR TORGILS

For Switzerland:

SCHALLER

For Syria:

AL HASSAN

For Czechoslovakia:

Dr. ZACH

For Tunisia:

T. AMEUR

For Turkey:

KEMAL DEMIRER H. GERMEYANLIGIL

For Yugoslavia:

L. ILIĆ

DECLARATION MADE UPON
ACCESSION

DÉCLARATION FAITE LORS
DE L'ADHÉSION

FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY

*RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE
D'ALLEMAGNE*

[TRANSLATION — TRADUCTION]

[*For the text of the declaration,
see p. 285 of this volume.*]

[*Pour le texte de la déclaration,
voir p. 285 du présent volume.*]

**PROTOCOLE I¹ ÉTABLI PAR LA CONFÉRENCE DIPLOMATIQUE RÉUNIE
EN VUE DE LA MISE EN VIGUEUR DES CONVENTIONS INTER-
NATIONALES CONCERNANT LE TRANSPORT PAR CHEMINS DE
FER DES MARCHANDISES (CIM)² ET DES VOYAGEURS ET DES
BAGAGES (CIV)³ DU 7 FÉVRIER 1970**

En application de l'article 66 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM)² et de l'article 61 de la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV)³, signées à Berne le 7 février 1970 et conclues entre

l'Algérie, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, l'Espagne, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Irak, l'Irlande, l'Italie, le Liban, le Liechtenstein, le Luxembourg, le Maroc, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, le Royaume-Uni, la Suède, la Suisse, la Syrie, la Tchécoslovaquie, la Tunisie, la Turquie et la Yougoslavie,

et à la suite de l'invitation adressée par le Conseil fédéral suisse aux Hautes Parties contractantes, les Plénipotentiaires soussignés se sont réunis à Berne du 5 au 9 novembre 1973.

Après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ils ont pris acte de la déclaration du Gouvernement suisse, aux termes de laquelle les Etats suivants ont déposé auprès du Gouvernement de la Confédération suisse et aux dates ci-après les instruments de ratification des Conventions CIM et CIV du 7 février 1970 et

¹ Entré en vigueur le 9 novembre 1973 à l'égard des Etats suivants, au nom desquels il avait été signé sans réserve de ratification :

Belgique	Pays-Bas
Bulgarie	(Pour le Royaume en Europe)
Danemark	Pologne
Finlande	République démocratique allemande
France	Roumanie
Grèce	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
Hongrie	Suède
Iraq	Suisse
Iran	Tchécoslovaquie
Italie	Tunisie
Liechtenstein	Turquie
Maroc	Yougoslavie
Norvège	

Par la suite, des signatures définitives et des instruments de ratification du Protocole ont été déposés auprès du Gouvernement suisse comme suit, avec effet à la date du dépôt :

<i>Etat</i>	<i>Date de la signature définitive (s) ou date du dépôt de l'instrument de ratification</i>	<i>Etat</i>	<i>Date de la signature définitive (s) ou date du dépôt de l'instrument de ratification</i>
Algérie	16 novembre 1973 s	Espagne	21 novembre 1974
(Avec effet au 16 novembre 1973.)		Portugal	25 novembre 1974
Luxembourg	5 septembre 1974	Allemagne, République fédérale d'	30 décembre 1974
Autriche	25 septembre 1974	(Y compris Berlin-Ouest.)	

² Voir p. 168 du présent volume.

³ Voir p. 341 du présent volume.

du Protocole additionnel à ces Conventions¹, qui ont été reconnus, après examen, exacts et concordants :

1. Le Danemark, le 4 mars 1971,
2. Les Pays-Bas, le 26 avril 1971,
3. La Yougoslavie, le 9 juin 1971,
4. Le Portugal, le 15 octobre 1971,
5. Le Luxembourg, le 29 mai 1972,
6. L'Algérie, le 22 juin 1972,
7. L'Autriche, le 7 juillet 1972,
8. La Suisse, le 21 juillet 1972,
9. Le Liechtenstein, le 29 novembre 1972,
10. La Grèce, le 8 décembre 1972,
11. La France, le 13 février 1973,
12. La Belgique, le 28 mars 1973,
13. La Tunisie, le 21 mai 1973,
14. La Norvège, le 14 juin 1973,
15. La Bulgarie, le 28 septembre 1973,

et les Etats suivants ont adhéré à ces Conventions et au Protocole additionnel, en vertu de l'article 67 (CIM) et de l'article 62 (CIV) :

1. La République démocratique allemande,
2. L'Iran.

La Conférence, ayant constaté que quinze Etats ont déposé leur instrument de ratification auprès du Gouvernement suisse et que deux Etats ont adhéré aux Conventions CIM et CIV de 1970, a arrêté les dispositions suivantes :

1^o La Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) du 7 février 1970 et la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 7 février 1970, ainsi que le Protocole additionnel à ces Conventions — à l'exclusion des clauses I, 1^o, et II, 1^o, devenues sans objet par suite de l'adhésion de la République fédérale d'Allemagne et de la République démocratique allemande aux Conventions CIM² et CIV³ de 1961 — seront mis en vigueur le 1^{er} janvier 1975. Les Conventions CIM et CIV du 25 février 1961 et leur Protocole additionnel⁴ seront abrogés à la même date⁴ et ce, conformément à l'article 69, § 2, de la CIM et à l'article 68, § 2, de la CIV de 1961, même à l'égard des Etats contractants qui ne ratifieraient pas les Conventions du 7 février 1970.

2^o L'Annexe I [Règlement international concernant le transport des marchandises dangereuses par chemins de fer (RID)] à la CIM du 25 février 1961, qui est soumise à une procédure de révision spéciale et n'était donc pas jointe aux documents signés le 7 février 1970, sera applicable à partir du 1^{er} janvier 1975, dans la teneur valable au 31 décembre 1974, comme Annexe I à la CIM du 7 février 1970, réserve faite des rectifications ci-après visant à l'adapter à la CIM et à la CIV de 1970 :

a) Texte du marginal 2 (3) :

«(3) Conformément au § 2 du RIEx (Annexe VI à la CIM), les matières et objets du RID ne sont admis au transport comme colis express qu'en tant que ce mode de transport est expressément prévu sous le chapitre B des différentes classes.»

¹ Voir p. 286 du présent volume.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1099, p. 3.

³ Voir p. 3 du présent volume.

⁴ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1099, p. 3, et p. 3 du présent volume.
Vol. 1101, I-16900

b) Texte du marginal 2 (4) :

«(4) Conformément à l'article 15, lettre c), de la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV), les matières et objets du RID sont exclus du transport comme bagages, à moins que les tarifs n'admettent des exceptions.»

c) Texte du marginal 7 (1) :

«(1) Ne sont considérés comme containers au sens du RID que ceux qui satisfont aux prescriptions du RICO (Annexe V à la CIM).»

d) Marginaux 45, 82, 119, 166, 197, 222, 315, 353, 390, 442, 468, 534, 624, 719 :
texte de l'indication entre parenthèses :

«[art. 6, § 9, d), de la CIM]».

3° Les Annexes VII [Règlement international concernant le transport des wagons de particuliers (RIP)] et VIII [Règlement international concernant le transport des containers (RICO)] à la CIM du 25 février 1961, qui sont également soumises à une procédure de révision spéciale et n'étaient donc pas jointes aux documents signés le 7 février 1970, seront applicables à partir du 1^{er} janvier 1975 comme Annexes IV (RIP) et V (RICO) à la CIM de 1970, dans la teneur arrêtée par les Commissions d'experts qui les auront révisées et adaptées à cette dernière Convention, suivant la procédure prévue à l'article 69, § 4, de la CIM de 1961.

Le présent Protocole demeure ouvert à la signature jusqu'au 31 janvier 1974.

Pour les Etats déposant leur instrument de ratification après le 1^{er} novembre 1974, les Conventions CIM et CIV du 7 février 1970 et leur Protocole additionnel seront applicables dès le premier jour du deuxième mois qui suit le mois au cours duquel le Gouvernement suisse aura notifié ce dépôt aux Gouvernements des Etats contractants.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ci-après ont dressé et signé le présent Protocole.

FAIT à Berne, le neuf novembre mil neuf cent soixante-treize, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

Pour l'Algérie :

[A. SETTOUTI]¹
16.11.73

Pour l'Allemagne (République fédérale d') :

[MÜHLENHÖVER] [REEMTS]
Sous réserve de ratification

Pour l'Autriche :

[STANFEL]
Sous réserve de ratification

¹ Les noms des signataires donnés entre crochets étaient illisibles et ont été fournis par le Gouvernement suisse — Names of signatories appearing between brackets were not legible and have been supplied by the Government of Switzerland.

Pour la Belgique :

[LEROY]

Pour la Bulgarie :

[R. KORITAROVA]

Pour le Danemark :

[S. A. JENSTRUP]

Pour l'Espagne :

[RUIZ MORALES]
Sous réserve de ratification

Pour la Finlande :

[M. SALOMIES]

Pour la France :

[J. GABARRA]

Pour la Grèce :

[J. GEORGIU]

Pour la Hongrie :

[KUZSEL]

Pour l'Irak :

[S. M. SALEH]

Pour l'Iran :

[RADJI]

Pour l'Irlande :

Pour l'Italie :

[MAURO FERRETTI]

Pour le Liban :

Pour le Liechtenstein :

[M. LEDEBUR]

Pour le Luxembourg :

[EICHHORN]
Sous réserve de ratification

Pour le Maroc :

[SMIRES]

Pour la Norvège :

[ERIK COLBAN]

Pour les Pays-Bas :

[H. WAGENMAKERS]

Pour la Pologne :

[Cz. GIERALTOWSKI]

Pour le Portugal :

[EDUARDO MANUEL FERNANDES BUGALHO]
Sous réserve de ratification

Pour la République démocratique allemande :

[V. WINKLER]

Pour la Roumanie :

[PAUL MATEESCU]

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :

[LOTTIE BRISTOW] [COLIN K. WOODFIELD]

Pour la Suède :

[CLAS NORDSTRÖM]

Pour la Suisse :

[SCHALLER]

Pour la Syrie :

Pour la Tchécoslovaquie :

[MILAN LAJCIAK]

Pour la Tunisie :

[EL ALMI]

Pour la Turquie :

[A. SUAT BILGE]

Pour la Yougoslavie :

[VASILJE MILOVANOVIĆ]

[OFFICIAL ENGLISH TRANSLATION¹ — TRADUCTION ANGLAISE OFFICIELLE²]

PROTOCOL I³ DRAWN UP BY THE DIPLOMATIC CONFERENCE CONVENED WITH A VIEW TO BRINGING INTO FORCE THE INTERNATIONAL CONVENTIONS CONCERNING THE CARRIAGE OF GOODS BY RAIL (CIM)⁴ AND THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND LUGGAGE BY RAIL (CIV)⁵ OF 7th FEBRUARY 1970

In accordance with the provisions of Article 66 of the International Convention concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM)⁴ and of Article 61 of the International Convention concerning the Carriage of Passengers and Luggage by Rail (CIV),⁵ signed at Berne on 7th February 1970, and concluded between

Algeria, Austria, Belgium, Bulgaria, Czechoslovakia, Denmark, Finland, France, Greece, Hungary, Iraq, Ireland, Italy, Lebanon, Liechtenstein, Luxembourg, Morocco, the Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Romania, Spain, Sweden, Switzerland, Syria, Tunisia, Turkey, the United Kingdom, and Yugoslavia,

and on the invitation issued by the Swiss Federal Council to the High Contracting Parties, the undersigned Plenipotentiaries met at Berne from 5th to 9th November 1973.

After having communicated their full powers, found in good and due form, they took note of the declaration of the Swiss Government that the following States had deposited with the Government of the Swiss Confederation on the dates mentioned below the instruments of ratification of the CIM and CIV Conventions of 7th February 1970

¹ Translation supplied by the Government of the United Kingdom.

² Traduction fournie par le Gouvernement du Royaume-Uni.

³ Came into force on 9 November 1973 in respect of the following States in whose name it had been signed on the said date without reservation as to ratification.

Belgium	Morocco
Bulgaria	Netherlands
Czechoslovakia	(For the Kingdom in Europe)
Denmark	Norway
Finland	Poland
France	Romania
German Democratic Republic	Sweden
Greece	Switzerland
Hungary	Tunisia
Iraq	Turkey
Iran	United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
Italy	Yugoslavia
Liechtenstein	

Subsequently, definitive signatures and instruments of ratification of Protocol I were deposited with the Government of Switzerland as follows, with effect from the date of deposit:

State	Date of definitive signature(s) or date of deposit of instrument of ratification	State	Date of definitive signature(s) or date of deposit of instrument of ratification
Algeria	16 November 1973 s	Spain	21 November 1974
(With effect from 16 November 1973.)		Portugal	25 November 1974
Luxembourg	5 September 1974	Germany, Federal Republic of (Including Berlin (West)).	30 December 1974
Austria	25 September 1974		

⁴ See p. 226 of this volume.

⁵ See p. 340 of this volume.

and of the Additional Protocol to these Conventions¹ which were examined and found correct:

1. Denmark, 4th March 1971,
2. The Netherlands, 26th April 1971,
3. Yugoslavia, 9th June 1971,
4. Portugal, 15th October 1971,
5. Luxembourg, 29th May 1972,
6. Algeria, 22nd June 1972,
7. Austria, 7th July 1972,
8. Switzerland, 21st July 1972,
9. Liechtenstein, 29th November 1972,
10. Greece, 8th December 1972,
11. France, 13th February 1973,
12. Belgium, 28th March 1973,
13. Tunisia, 21st May 1973,
14. Norway, 14th June 1973,
15. Bulgaria, 28th September 1973,

and that the following States had acceded to these Conventions and to the Additional Protocol, in accordance with Article 67 (CIM) and Article 62 (CIV):

1. The German Democratic Republic,
2. Iran.

The Conference, having established that fifteen States had deposited their instruments of ratification with the Swiss Government and that two States had acceded to the 1970 CIM and CIV Conventions, agreed upon the following provisions:

1. The International Convention concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM) of 7th February 1970 and the International Convention concerning the Carriage of Passengers and Luggage by Rail (CIV) of 7th February 1970, and the Additional Protocol to these Conventions—excluding paragraph 1 of Part I and paragraph 1 of Part II, which serve no purpose in consequence of the accession of the Federal Republic of Germany and the German Democratic Republic to the 1961 CIM¹ and CIV² Conventions—shall enter into force on 1st January 1975. The CIM and CIV Conventions of 25th February 1961 and their Additional Protocol³ shall be abrogated on the same date³ and this abrogation, in accordance with paragraph 2 of Article 69 of the CIM and paragraph 2 of Article 68 of the CIV of 1961, shall also apply in respect of Contracting States who do not ratify the Conventions of 7th February 1970.

2. Annex I [International Regulations concerning the Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID)] to the CIM of 25th February 1961, which is subject to a special procedure of revision and was therefore not included in the documents signed on 7th February 1970, shall have effect as from 1st January 1975, in the form in force on 31st December 1974, as Annex I to the CIM of 7th February 1970, subject to the following amendments to adapt it to the CIM and CIV of 1970:

(a) Text of marginal 2 (3) to read:

“(3) In conformity with para. 2 of RIE_x (Annex VI of CIM) substances and articles of RID are only to be accepted for carriage as express parcels in so far as

¹ See p. 292 of this volume.

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 1100, p. 3.

³ See p. 2 of this volume.

⁴ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1100, p. 3, and p. 2 of this volume.

this means of carriage is specifically laid down under Section B of the various Classes.”

(b) Text of marginal 2 (4) to read:

“(4) In conformity with Article 15 (c) of the International Convention concerning the Carriage of Passengers and Luggage by Rail (CIV) substances and articles of RID are excluded from carriage as luggage, unless the tariffs provide for exceptions.”

(c) Text of marginal 7 (1) to read:

“(1) Only those containers which satisfy the regulations of RICO (Annex V of CIM) are considered to be containers for the purpose of RID.”

(d) In marginals 45, 82, 119, 166, 197, 222, 315, 353, 390, 442, 468, 534, 624, 719, the text of the reference in brackets to read:
“[Art. 6 (9) (d) of CIM]”.

3. Annexes VII [International Regulations concerning the Haulage of Private Owners Wagons (RIP)] and VIII [International Regulations concerning the Carriage of Containers (RICO) to the CIM of 25th February 1961, which are also subject to a special procedure of revision and were therefore not included in the documents signed on 7th February 1970, shall have effect as from 1st January 1975 as Annexes IV (RIP) and V (RICO) to the CIM of 7th February 1970, in the form laid down by the Committee of Experts who will have revised and adapted them to the latter Convention, following the procedure laid down in Article 69 (4) of the CIM of 1961.

This Protocol shall remain open for signature until 31st January 1974.

For States depositing their instruments of ratification after 1st November 1974 the CIM and CIV Conventions of 7th February 1970 and their Additional Protocol shall take effect on the first day of the second month following the month during which the Swiss Government shall have notified such deposit to the Governments of the Contracting States.

IN WITNESS WHEREOF, the following Plenipotentiaries have drawn up and signed this Protocol.

DONE at Berne, this ninth day of November, one thousand nine hundred and seventy three, in a single original, which shall be deposited in the archives of the Swiss Confederation, and of which an authentic copy shall be transmitted to each of the Parties.

For Algeria:

[A. SETTOUTI]
16.11.73

For the Federal Republic of Germany:

[MÜHLENHÖVER] [REEMTS]
Subject to ratification

For Austria:

[STANFEL]
Subject to ratification

For Belgium:

[LEROY]

For Bulgaria:

[R. KORITAROVA]

For Denmark:

[S. A. JENSTRUP]

For Spain:

[RUIZ MORALES]
Subject to ratification

For Finland:

[M. SALOMIES]

For France:

[J. GABARRA]

For Greece:

[J. GEORGIU]

For Hungary:

[KUZSEL]

For Iraq:

[S. M. SALEH]

For Iran:

[RADJI]

For Ireland:

For Italy:

[MAURO FERRETTI]

For Lebanon:

For Liechtenstein:

[M. LEDEBUR]

For Luxembourg:

[EICHHORN]
Subject to ratification

For Morocco:

[SMIRES]

For Norway:

[ERIK COLBAN]

For the Netherlands:

[H. WAGENMAKERS]

For Poland:

[CZ. GIERALTOWSKI]

For Portugal:

[EDUARDO MANUEL FERNANDES BUGALHO]
Subject to ratification

For the German Democratic Republic:

[V. WINKLER]

For Romania:

[PAUL MATEESCU]

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

[LOTTIE BRISTOW] [COLIN K. WOODFIELD]

For Sweden:

[CLAS NORDSTRÖM]

For Switzerland:

[SCHALLER]

For Syria:

For Czechoslovakia:

[MILAN LAJCIAK]

For Tunisia:

[EL ALMI]

For Turkey:

[A. SUAT BILGE]

For Yugoslavia:

[VASILJE MILOVANOVIĆ]

PROTOCOLE III¹.² ÉTABLI PAR LA CONFÉRENCE DIPLOMATIQUE RÉUNIE EN VUE DE LA MISE EN VIGUEUR DES CONVENTIONS INTERNATIONALES CONCERNANT LE TRANSPORT PAR CHEMINS DE FER DES MARCHANDISES (CIM)³ ET DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES (CIV)⁴ DU 7 FÉVRIER 1970 CONCERNANT LA MAJORATION DES TAUX KILOMÉTRIQUES MAXIMAUX DES CONTRIBUTIONS DES ETATS CONTRACTANTS AUX DÉPENSES DE L'OFFICE CENTRAL

A l'occasion de la Conférence diplomatique réunie à Berne du 5 au 9 novembre 1973 en vue de la mise en vigueur des Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM)³ et des voyageurs et des bagages (CIV)⁴ du 7 février 1970, les Plénipotentiaires soussignés sont convenus de ce qui suit :

Ayant constaté qu'en raison de la réévaluation du franc suisse et du renchérissement constant du coût de la vie et qu'en dépit de la politique d'économies suivie par l'Office central, les taux kilométriques maximaux fixés dans l'Annexe V à la CIM⁵ et l'Annexe II à la CIV⁶ de 1961 pour calculer les parts contributives des Etats aux dépenses de l'Office central et complétés par les Protocoles de 1964⁷ et de 1970 ne suffiront pas à

¹ Entré en vigueur le 9 novembre 1973 à l'égard des Etats suivants, au nom desquels il a été signé à cette date sans réserve de ratification :

Belgique	Pologne
Bulgarie	République démocratique allemande
Danemark	Roumanie
Finlande	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
France	Suède
Grèce	Suisse
Hongrie	Tchécoslovaquie
Iraq	Tunisie
Liechtenstein	Turquie
Maroc	Yougoslavie
Norvège	

Par la suite, des signatures définitives du Protocole III ont été apposées et des instruments de ratification déposés auprès du Gouvernement suisse, comme suit avec effet à la date de la signature ou du dépôt :

<i>Etat</i>	<i>Date de la signature définitive (s) ou du dépôt de l'instrument de ratification</i>	<i>Etat</i>	<i>Date de la signature définitive (s) ou du dépôt de l'instrument de ratification</i>
Algérie	16 novembre 1973	Portugal	25 novembre 1974
Irlande	31 janvier 1974	Allemagne, République fédérale d'	30 décembre 1974
Luxembourg	5 septembre 1974	(Y compris Berlin-Ouest.)	
Autriche	25 septembre 1974	Iran	4 juin 1975
Pays-Bas	23 novembre 1974	Espagne	14 juillet 1975
(Pour le Royaume en Europe.)		Italie	2 mars 1976

² Le Protocole III est devenu sans objet et a été remplacé par l'Acte final* de la Conférence diplomatique réunie en vue de déterminer la composition du Comité administratif de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer (OCTI) et d'arrêter le maximum de la contribution kilométrique des Etats contractants aux dépenses de l'OCTI pour la période quinquennale 1976-1980, conclu à Berne le 13 novembre 1975. [Information fournie par le Gouvernement suisse.]

* Voir p. 322 du présent volume.

³ Voir p. 168 du présent volume.

⁴ Voir p. 341 du présent volume.

⁵ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1099, p. 3.

⁶ Voir p. 3 du présent volume.

⁷ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1099, p. 3, et p. 3 du présent volume.

couvrir les frais d'administration de l'Office central jusqu'à la fin de l'année 1975, date à laquelle devra se réunir la Conférence diplomatique chargée de déterminer la composition du Comité administratif et les taux kilométriques maximaux des contributions des Etats pour la période quinquennale allant de 1976 à 1981, selon les dispositions de l'article premier, § 2 b), et de l'article 2, § 1, des Annexes II à la CIM et I à la CIV de 1970,

Il est décidé

1. De fixer à 3,80 francs or le taux kilométrique maximal relatif à la CIM et à 3,20 francs or le taux kilométrique maximal relatif à la CIV, pour la période allant du 1^{er} janvier 1973 au 31 décembre 1975;
2. D'autoriser le comité administratif, en cas de modification de la valeur or du franc suisse d'ici à la fin de l'année 1975, à modifier d'autant les taux kilométriques maximaux fixés ci-dessus.

Le présent Protocole demeure ouvert à la signature jusqu'au 31 janvier 1974.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ci-après, s'étant communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ont dressé et signé le présent Protocole.

FAIT à Berne, le neuf novembre mil neuf cent soixante-treize, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

Pour l'Algérie :

[A. SETTOUTI]¹
16.11.73

Pour l'Allemagne (République fédérale d') :

[MÜHLENHÖVER] [REEMTS]
Sous réserve de ratification

Pour l'Autriche :

[STANFEL]
Sous réserve de ratification

Pour la Belgique :

[LEROY]

Pour la Bulgarie :

[R. KORITAROVA]

¹ Les noms donnés entre crochets étaient illisibles et ont été fournis par le Gouvernement suisse — Names appearing between brackets were not legible and have been supplied by the Government of Switzerland.

Pour le Danemark :

[S. A. JENSTRUP]

Pour l'Espagne :

[RUIZ MORALES]
Sous réserve de ratification

Pour la Finlande :

[M. SALOMIES]

Pour la France :

[J. GABARRA]

Pour la Grèce :

[J. GEORGIU]

Pour la Hongrie :

[KUZSEL]

Pour l'Irak :

[S. M. SALEH]

Pour l'Iran :

[RADJI]
Sous réserve de ratification

Pour l'Irlande :

[W. WARNOCK]
le 31 janvier, 1974

Pour l'Italie :

[MAURO FERRETTI]
Sous réserve de ratification

Pour le Liban :

Pour le Liechtenstein :

[M. LEDEBUR]

Pour le Luxembourg :

[EICHHORN]
Sous réserve de ratification

Pour le Maroc :

[SMIRES]

Pour la Norvège :

[ERIK COLBAN]

Pour les Pays-Bas :

[H. WAGENMAKERS]
Sous réserve d'approbation

Pour la Pologne :

[Cz. GIERALTOWSKI]

Pour le Portugal :

[EDUARDO MANUEL FERNANDES BUGALHO]
Sous réserve de ratification

Pour la République démocratique allemande :

[V. WINKLER]

Pour la Roumanie :

[AUREL MATEESCU]

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :

[LOTTIE BRISTOW] [COLIN K. WOODFIELD]

Pour la Suède :

[CLAS NORDSTRÖM]

Pour la Suisse :

[SCHALLER]

Pour la Syrie :

Pour la Tchécoslovaquie :

[MILAN LAJCIAK]

Pour la Tunisie :

[EL ALMI]

Pour la Turquie :

[A. SUAT BILGE]

Pour la Yougoslavie :

[VASILJE MILOVANOVIĆ]

[OFFICIAL ENGLISH TRANSLATION¹ — TRADUCTION ANGLAISE OFFICIELLE²]

PROTOCOL III^{3,4} DRAWN UP BY THE DIPLOMATIC CONFERENCE CONVENED WITH A VIEW TO BRINGING INTO FORCE THE INTERNATIONAL CONVENTIONS CONCERNING THE CARRIAGE OF GOODS BY RAIL (CIM)⁵ AND THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND LUGGAGE BY RAIL (CIV)⁶ OF 7th FEBRUARY 1970 CONCERNING THE INCREASE IN THE MAXIMUM RATES PER KILOMETRE OF THE CONTRIBUTIONS OF CONTRACTING STATES TOWARDS THE EXPENSES OF THE CENTRAL OFFICE

On the occasion of the Diplomatic Conference convened in Berne from 5th to 9th November 1973 with a view to bringing into force the International Conventions concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM)⁵ and the Carriage of Passengers and Luggage by Rail (CIV)⁶ of 7th February 1970, the undersigned Plenipotentiaries have agreed to the following provisions:

Having determined that, on account of the revaluation of the Swiss franc and the constant increase in the cost of living, and in spite of the policy of economy followed

¹ Translation supplied by the Government of the United Kingdom.

² Traduction fournie par le Gouvernement du Royaume-Uni.

³ Came into force on 9 November 1973 in respect of the following States in whose name it was signed definitively on the said date:

Belgium	Morocco
Bulgaria	Norway
Czechoslovakia	Poland
Denmark	Romania
Finland	Sweden
France	Switzerland
German Democratic Republic	Tunisia
Greece	Turkey
Hungary	United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
Iraq	Yugoslavia
Liechtenstein	

Subsequently, definitive signatures of Protocol III were affixed and instruments of ratification thereof were deposited with the Government of Switzerland as follows, with effect from the date of signature or of deposit:

<i>State</i>	<i>Date of definitive signature (s) or of deposit of the instrument of ratification</i>	<i>State</i>	<i>Date of definitive signature (s) or of deposit of the instrument of ratification</i>
Algeria	16 November 1973 <i>s</i>	Portugal	25 November 1974
Ireland	31 January 1974 <i>s</i>	Germany, Federal Republic of (Including Berlin (West).)	30 December 1974
Luxembourg	5 September 1974	Iran	4 June 1975
Austria	25 September 1974	Spain	14 July 1975
Netherlands	23 November 1974	Italy	2 March 1976
(For the Kingdom in Europe.)			

⁴ Protocol III became without purpose and was replaced by the Final Act* of the Diplomatic Conference convened with a view to determine the composition of the administrative Committee of the Central Office of international carriage by rail (OCTI) and the maximum of kilometrical contributions by the Contracting States in the expenses of the OCTI for the quinquennial period 1976-1980, concluded at Berne on 13 November 1975. (Information provided by the Government of Switzerland.)

*See p. 331 of this volume.

⁵ See p. 226 of this volume.

⁶ See p. 340 of this volume.

by the Central Office, the maximum rates per kilometre fixed in Annex V to CIM¹ and Annex II to CIV² of 1961 for calculating the contributions of States to the expenses of the Central Office and supplemented by the Protocols of 1964³ and 1970 will not be adequate to cover the costs of administration of the Central Office up to the end of the year 1975, when the Diplomatic Conference charged with determining the composition of the Administrative Committee and the maximum rates per kilometre of the contributions of States for the five-year period from 1976 to 1981 will have to meet, in accordance with the provisions of Article 1 (2) (b) and Article (2) (1) of Annex II to CIM and of Annex I to CIV of 1970,

It has been decided

1. To fix at 3.80 gold francs the maximum rate per kilometre for CIM and at 3.20 gold francs the maximum rate per kilometre for CIV, for the period from 1st January 1973 to 31st December 1975;
2. To authorise the Administrative Committee, in the case of alteration of the gold value of the Swiss franc from now to the end of the year 1975, to make a corresponding change in the maximum rates per kilometre fixed above.

This Protocol shall remain open for signature until 31st January 1974.

IN WITNESS WHEREOF, the following Plenipotentiaries, having communicated their full powers, found to be in good and due form, have drawn up and signed this Protocol.

DONE at Berne, this ninth day of November, one thousand nine hundred and seventy three, in one original, which shall be deposited in the archives of the Swiss Confederation and an authentic copy of which shall be sent to each of the Parties.

For Algeria:

[A. SETTOUTI]
16.11.73

For the Federal Republic of Germany:

[MÜHLENHÖVER] [REEMTS]
Subject to ratification

For Austria:

[STANFEL]
Subject to ratification

For Belgium:

[LEROY]

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1100, p. 3.

² See p. 2 of this volume.

³ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1100, p. 3, and p. 2 of this volume.

For Bulgaria:

[R. KORITAROVA]

For Denmark:

[S. A. JENSTRUP]

For Spain:

[RUIS MORALES]
Subject to ratification

For Finland:

[M. SALOMIES]

For France:

[J. GABARRA]

For Greece:

[J. GEORGIU]

For Hungary:

[KUZSEL]

For Iraq:

[S. M. SALEH]

For Iran:

[RADJI]
Subject to ratification

For Ireland:

[W. WARNOCK]
31 January 1974

For Italy:

[MAURO FERRETTI]
Subject to ratification

For Lebanon:

For Liechtenstein:

[M. LEDEBUR]

For Luxembourg:

[EICHHORN]
Subject to ratification

For Morocco:

[SMIRES]

For Norway:

[ERIK COLBAN]

For the Netherlands:

[H. WAGENMAKERS]
Subject to approval

For Poland:

[Cz. GIERALTOWSKI]

For Portugal:

[EDUARDO MANUEL FERNANDES BUGALHO]
Subject to ratification

For the German Democratic Republic:

[V. WINKLER]

For Romania:

[AUREL MATEESCU]

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

[LOTTIE BRISTOW] [COLIN K. WOODFIELD]

For Sweden:

[CLAS NORDSTRÖM]

For Switzerland:

[SCHALLER]

For Syria:

For Czechoslovakia:

[MILAN LAJCIAK]

For Tunisia:

[EL ALMI]

For Turkey:

[A. SUAT BILGE]

For Yugoslavia:

[VASILJE MILOVANOVIĆ]

ACTE FINAL¹ DE LA CONFÉRENCE DIPLOMATIQUE RÉUNIE EN VUE DE DÉTERMINER LA COMPOSITION DU COMITÉ ADMINISTRATIF DE L'OFFICE CENTRAL DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR CHEMINS DE FER (OCTI) ET D'ARRÊTER LE MAXIMUM DE LA CONTRIBUTION KILOMÉTRIQUE DES ÉTATS CONTRACTANTS AUX DÉPENSES DE L'OCTI POUR LA PÉRIODE QUINQUENNALE 1976-1980

En exécution du Règlement relatif à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer (OCTI) — Annexe I CIV² et Annexe II CIM³ — le Gouvernement suisse a convoqué une Conférence diplomatique en vue de déterminer la composition du Comité administratif pour la période quinquennale 1976-1980, conformément à l'article premier, § 2, b), du Règlement, et d'arrêter le maximum de la contribution kilométrique des États contractants aux dépenses de l'Office central pour la même période, conformément à l'article 2, § 1, du Règlement.

La Conférence s'est tenue à Berne du 11 au 13 novembre 1975.

Les participants étaient les suivants :

I. ETATS REPRÉSENTÉS

Algérie :

S. Exc. M. Raouf Boudjakdji, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire, Représentant Permanent de la République Algérienne Démocratique et Populaire auprès de l'Office européen des Nations Unies à Genève;

¹ Entré en vigueur le 13 novembre 1975 à l'égard des États suivants, au nom desquels il a été signé définitivement à cette date :

Algérie	Norvège
Autriche	Pays-Bas
Allemagne, République fédérale d'	(Royaume en Europe.)
(Y compris Berlin-Ouest.)	Pologne
Belgique	Portugal
Danemark	République démocratique allemande
Espagne	Roumanie
France	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
Grèce	Suède
Hongrie	Suisse
Iraq	Syrie
Irlande	Tunisie
Italie	Turquie
Liechtenstein	Yougoslavie
Luxembourg	
Maroc	

Par la suite, des signatures définitives de l'Acte final ont été apposées comme suit, avec effet à la date de la signature :

<i>Etat</i>	<i>Date de la signature définitive</i>
Bulgarie	20 novembre 1975
Finlande	28 novembre 1975

² Voir p. 341 du présent volume.

³ Voir p. 168 du présent volume.

MM. Zahi A., Sous-Directeur des Chemins de fer au Ministère d'Etat chargé des Transports;
Bachtobdji S., Chef de la Division commerciale de la SNCFA.

Allemagne (République fédérale d') :

MM. Reemts H., Directeur ministériel au Ministère fédéral des Transports;
Montada M., Directeur gouvernemental au Ministère fédéral des Transports.

Autriche :

MM. Wild H., Directeur général au Ministère fédéral des Transports;
Kroell H. J., Premier Secrétaire près l'Ambassade d'Autriche à Berne;
Peschorn O., Conseiller ministériel au Ministère fédéral des Transports.

Belgique :

S. Exc. M. Georges Puttevils, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de Belgique en Suisse;
MM. Magdaleijns M., Directeur à l'Administration des Transports du Ministère des Communications;
De Roover P., Inspecteur principal à l'Administration des Transports du Ministère des Communications.

Bulgarie :

S. Exc. Mme Rosa Vassiléva Koritarova, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de la République Populaire de Bulgarie en Suisse;
MM. Ivanov P., Deuxième Secrétaire près l'Ambassade de la République Populaire de Bulgarie à Berne;
Koltchev S., Expert principal au Ministère du Transport.

Danemark :

MM. Jenstrup S. A., Directeur des Affaires économiques à la Direction générale des Chemins de fer de l'Etat danois;
Rasmussen H., Directeur adjoint à la Direction générale des Chemins de fer de l'Etat danois.

Espagne :

S. Exc. M. José Nicolás Martín Alonso, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire d'Espagne en Suisse;
MM. Lowy Szabo J., Chef du Cabinet des Relations internationales au Secrétariat général technique du Ministère des Travaux publics;
Rodriguez Fernandez B., Chef de la Division des Tarifs et Règlements internationaux à la Direction commerciale de la RENFE.

Finlande :

M. Jantunen K., Deuxième Secrétaire près l'Ambassade de Finlande à Berne.

France :

MM. Gabarra J., Conseiller des Affaires Etrangères au Ministère des Affaires Etrangères;
Gauthier A., Administrateur civil au Secrétariat d'Etat aux Transports;
Allégret M., Inspecteur principal à la Direction des Etudes juridiques et du Contentieux de la SNCF.

Grèce :

- MM. Papadakis Th., Conseiller commercial près l'Ambassade de la République Hellénique à Berne;
Mahairidis Ch., Attaché commercial près l'Ambassade de la République Hellénique à Berne.

Hongrie :

- MM. Kuzsel D., Chef supérieur du Département des Relations internationales au Ministère des Communications et des Postes;
Tóth S., Chef de division au Département des Relations internationales au Ministère des Communications et des Postes;
Bánki, J., Conseiller supérieur à la Direction générale des Chemins de fer de l'Etat hongrois.

Irak :

- S. Exc. M. Suhail M. Saleh, Sous-Secrétaire d'Etat au Ministère des Transports, Directeur général des Chemins de fer de la République irakienne;
MM. Al-Ani Y., Expert au Ministère des Transports de la République irakienne;
Safwat W. I., Chef des Transports internationaux des Chemins de fer de la République irakienne.

Irlande :

- Mr. S. O'Giolláien, Assistant Principal, Department of Transport and Power;
Miss M. Garvey, Second Secretary, Irish Embassy, Berne.

Italie :

- MM. Sessa G. Dirigeant supérieur, Chef du Bureau juridique et des Affaires générales du Service commercial et du trafic de l'Entreprise autonome des Chemins de fer italiens de l'Etat;
Martini R., Premier dirigeant au Service commercial et du trafic de l'Entreprise autonome des Chemins de fer italiens de l'Etat.

Liechtenstein :

- S. A. S. le Prince Henri de Liechtenstein, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de la Principauté de Liechtenstein en Suisse.

Luxembourg :

- M. Eichhorn P., Commissaire du Gouvernement près la Société Nationale des Chemins de fer Luxembourgeois.

Maroc :

- S. Exc. M. Mohamed Bennani-Smires, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire du Royaume du Maroc en Suisse;
M. Tber A., Premier Secrétaire près l'Ambassade du Maroc à Berne.

Norvège :

- S. Exc. M. Erik Andreas Colban, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire du Royaume de Norvège en Suisse.

Pays-Bas :

- M. Wagenmakers H., Premier Secrétaire près l'Ambassade des Pays-Bas à Berne;

Mme Hosman R., Conseiller au Ministère des Transports et des Travaux publics;
M. Van Kooy, Conseiller de transport au Ministère des Affaires Etrangères.

Pologne :

M. Batkowski St., Directeur du Département de la Coopération avec l'étranger au Ministère des Communications.

Portugal :

S. Exc. M. Eduardo Manuel Fernandes Bugalho, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de Portugal en Suisse;

M. Vilas Boas de Meireles G. C., Chef de la Division des Transports internationaux à la Direction générale des Transports terrestres du Ministère des Communications.

République démocratique allemande :

MM. Winkler V., Suppléant du Ministre des Transports;

Kolloch V., Chef de l'Office des Tarifs au Ministère des Transports.

Roumanie :

M. Mateescu P., Directeur au Ministère des Transports et des Télécommunications.

Royaume-Uni :

Miss L. Bristow, OBE, Leader, Senior Principal, Department of the Environment;

Mr. A. V. Hill, Second Secretary, British Embassy, Berne.

Suède :

M. Bergman K. G., Chef de Section au Ministère des Communications.

Suisse :

MM. Schaller A., Conseiller national, Président du Comité administratif de l'Office central;

Trachsel P., Directeur de l'Office fédéral des Transports;

Vaney F. C., Chef du Service des Tarifs et du Trafic à l'Office fédéral des Transports;

Muheim F., Chef de section diplomatique de la Direction des Organisations internationales du Département politique fédéral;

Pizzotti R. Collaborateur consulaire de la Direction des Organisations internationales du Département politique fédéral.

Syrie :

M. El Hassan A. H., Vice-directeur général des Chemins de fer syriens.

Tunisie :

MM. Abassi E., Directeur général des Transports au Ministère des Communications;

El Almi M., Conseiller près l'Ambassade de Tunisie à Berne;

Mehiri M., Directeur de l'Exploitation de la Société Nationale des Chemins de fer tunisiens.

Turquie :

S. Exc. M. Ali Suat Bilge, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de Turquie en Suisse;

M. Özdede S., Directeur du Département des Relations extérieures du Ministère des Communications.

Yougoslavie :

S. Exc. M. Elhami Nimani, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie en Suisse;

Mme Petrović S., Conseiller à la Communauté des Chemins de fer yougoslaves.

II. OFFICE CENTRAL DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR CHEMINS DE FER (OCTI)

MM. Favre J., Directeur général;

Grateau R., Vice-Directeur général.

Secrétariat de la Conférence :

MM. Mátyássy Z., Conseiller de l'Office central;

Yéretzian K., Conseiller de l'Office central;

Ingold M., Conseiller de l'Office central;

Vidon H., Conseiller adjoint de l'Office central;

Mme Desmeules-Pyrathon Y., Premier Secrétaire à l'Office central;

M. Mutz G., Premier Secrétaire à l'Office central.

Les Délégués ont élu :

Président :

M. A. Schaller, Premier Délégué de la Suisse.

Vice-Présidents :

M. H. Wild, Premier Délégué de l'Autriche;

M. D. Kuzsel, Premier Délégué de la Hongrie;

S. Exc. M. Suhail M. Saleh, Premier Délégué de l'Irak;

M. G. Sessa, Premier Délégué de l'Italie.

La Conférence a nommé une Commission de vérification des pouvoirs dont le Bureau a été constitué comme suit :

Président :

M. Wagenmakers (Pays-Bas);

Vice-Présidents :

S. Exc. M. Colban (Norvège);

M. Batkowski (Pologne).

La Conférence a pris pour base de ses délibérations :

- a) L'ordre du jour adopté par la Conférence;
- b) Le règlement des délibérations adopté par la Conférence;
- c) Le rapport du Comité administratif de l'Office central sur l'ensemble de son activité depuis la 7^e Conférence de révision de février 1970;
- d) Le rapport du Comité administratif sur le renouvellement du Comité pour la période quinquennale 1976-1980;
- e) Le rapport du Comité administratif sur la fixation des taux kilométriques maximaux pour la période quinquennale 1976-1980.

Compte tenu des résultats des délibérations telles qu'elles sont rapportées dans les procès-verbaux de la Commission de vérification des pouvoirs et des séances plénières, la Conférence a décidé :

1. D'approuver le rapport d'activité que le Comité administratif de l'Office central lui a soumis sur sa période de fonctionnement 1970-1975;
2. En ce qui concerne le renouvellement du Comité administratif :
 - a) De désigner les Etats ci-après qui formeront le Comité pour la période quinquennale 1976-1980 :

Présidence : Suisse (mandat permanent);
Etats dont le mandat est renouvelé : Bulgarie, France, Yougoslavie;
Etats nouveaux : Algérie, Allemagne (République fédérale d'), Danemark, Espagne, Pays-Bas, République démocratique allemande, Syrie;
 - b) De faire coïncider les deux périodes quinquennales relatives aux contributions kilométriques et au Comité administratif, de sorte que le nouveau Comité prendra ses fonctions le 1^{er} janvier 1976, au lieu du 1^{er} mars 1976;
3. De fixer comme suit les taux kilométriques maximaux des contributions des Etats pour la période quinquennale 1976-1980 :

7 francs suisses pour la CIV et 7,50 francs suisses pour la CIM.

EN FOI DE QUOI, le présent Acte final a été signé.

FAIT à Berne, le 13 novembre mil neuf cent soixante-quinze, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacun des Gouvernements représentés à cette Conférence.

Pour l'Algérie :

[R. BOUDJAKDJI]¹

Pour l'Allemagne (République fédérale d') :

[H. REEMTS]

Pour l'Autriche :

[H. WILD]

Pour la Belgique :

[G. PUTTEVILS]

¹ Les noms donnés entre crochets étaient illisibles et ont été fournis par le Gouvernement suisse — Names appearing between brackets were not legible and have been supplied by the Government of Switzerland.

Pour la Bulgarie :

[R. KORITAROVA]
20.XI.75

Pour le Danemark :

[S. A. JENSTRUP]

Pour l'Espagne :

[J. ALONSO]

Pour la Finlande :

[K. JANTUNEN]
28.XI.75

Pour la France :

[J. GABARRA]

Pour la Grèce :

[TH. PAPADAKIS]

Pour la Hongrie :

[D. KUZSEL]

Pour l'Irak :

[S. M. SALEH]

Pour l'Iran :

Pour l'Irlande :

[S. O'GIOLLÁIEN]

Pour l'Italie :

[G. SESSA]

Pour le Liban :

Pour le Liechtenstein :

[HEINRICH PRINZ VON LIECHTENSTEIN]

Pour le Luxembourg :

[P. EICHHORN]

Pour le Maroc :

[M. BENNANI-SMIREs]

Pour la Norvège :

[ERIK COLBAN]

Pour les Pays-Bas :

[H. WAGENMAKERS]

Pour la Pologne :

[ST. BATKOWSKI]

Pour le Portugal :

[EDUARDO BUGALHO]

Pour la République démocratique allemande :

[V. WINKLER]

Pour la Roumanie :

[P. MATEESCU]

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :

[LOTTIE BRISTOW]

Pour la Suède :

[K. G. BERGMAN]

Pour la Suisse :

[SCHALLER]

Pour la Syrie :

[A. H. EL HASSAN]

Pour la Tchécoslovaquie :

Pour la Tunisie :

[EL ALMI]

Pour la Turquie :

[A. SUAT BILGE]

Pour la Yougoslavie:

[E. NIMANI]

[TRANSLATION — TRADUCTION]

FINAL ACT¹ OF THE DIPLOMATIC CONFERENCE CONVENED TO DETERMINE THE COMPOSITION OF THE ADMINISTRATIVE COMMITTEE OF THE CENTRAL OFFICE FOR INTERNATIONAL RAILWAY TRANSPORT (OCTI) AND TO FIX THE MAXIMUM CONTRIBUTION PER KILOMETRE OF THE CONTRACTING STATES TO THE EXPENSES OF OCTI FOR THE FIVE-YEAR PERIOD 1976-1980

Pursuant to the Regulations concerning the Central Office for International Railway Transport (OCTI)—annex I CIV² and annex II CIM³—the Swiss Government convened a diplomatic conference to determine the composition of the Administrative Committee for the five-year period 1976-1980, in accordance with article 1, paragraph 2 (b), of the Regulations, and to fix the maximum contribution per kilometre of the Contracting States to the expenses of the Central Office for the same period, in accordance with article 2, paragraph 1, of the Regulations.

The Conference was held at Berne from 11 to 13 November 1975.

The participants were as follows:

I. STATES REPRESENTED

Algeria:

H. E. Mr. Raouf Boudjakdji, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary, Permanent Representative of the People's Democratic Republic of Algeria to the United Nations Office at Geneva;

Mr. A. Zahi, Deputy Director of Railways, Ministry of State for Transport;

¹ Came into force on 13 November 1975 in respect of the following States, in whose name it was signed definitively on the said date:

Algeria	Netherlands
Austria	(For the Kingdom in Europe)
Belgium	Norway
Denmark	Poland
France	Portugal
German Democratic Republic	Romania
Germany, Federal Republic of	Spain
(Including Berlin (West).)	Sweden
Greece	Switzerland
Hungary	Tunisia
Iraq	Turkey
Ireland	United Kingdom of Great
Italy	Britain and Northern Ireland
Liechtenstein	Yugoslavia
Luxembourg	
Morocco	

Subsequently, definitive signatures of the Final Act were affixed as follows, with effect from the date of signature:

<i>State</i>	<i>Date of definitive signature</i>
Bulgaria	20 November 1975
Finland	28 November 1975

² See p. 340 of this volume.

³ See p. 226 of this volume.

Mr. S. Bachtobdji, Chief, Commercial Division, Algerian National Railways (SNCF).

Germany, Federal Republic of:

Mr. H. Reemts, Ministerial Director, Federal Ministry of Transport;
Mr. M. Montada, Governmental Director, Federal Ministry of Transport.

Austria:

Mr. H. Wild, Director-General, Federal Ministry of Transport;
Mr. H. J. Kroell, First Secretary, Austrian Embassy at Berne;
Mr. O. Peschorn, Ministerial Counsellor, Federal Ministry of Transport.

Belgium:

H. E. Mr. Georges Puttevels, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of Belgium in Switzerland;
Mr. M. Magdaleijns, Director, Transport Administration, Ministry of Communications;
Mr. P. De Roover, Chief Inspector, Transport Administration, Ministry of Communications.

Bulgaria:

H. E. Mrs. Rosa Vassileva Koritarova, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the People's Republic of Bulgaria in Switzerland;
Mr. P. Ivanov, Second Secretary, Embassy of the People's Republic of Bulgaria at Berne;
Mr. S. Koltchev, Chief Expert, Ministry of Transport.

Denmark:

Mr. S. A. Jenstrup, Director of Economic Affairs, General Directorate, Danish State Railways;
Mr. H. Rasmussen, Deputy Director, General Directorate, Danish State Railways.

Spain:

H. E. Mr. José Nicolás Martín Alonso, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of Spain in Switzerland;
Mr. J. Lowy Szabo, Chef de Cabinet, International Relations, General Technical Secretariat, Ministry for Public Works;
Mr. B. Rodriguez Fernandez, Chief, International Rates and Regulations Division, Commercial Service, National System of Spanish Railways (RENFE).

Finland:

Mr. K. Jantunen, Second Secretary, Finnish Embassy at Berne.

France:

Mr. J. Gabarra, Foreign Affairs Adviser, Ministry of Foreign Affairs;
Mr. A. Gauthier, Administrative Officer, Secretariat of State for Transport;
Mr. M. Allégret, Chief Inspector, Office of Legal Affairs and Research, French National Railways (SNCF).

Greece:

- Mr. T. Papadakis, Commercial Adviser, Embassy of the Hellenic Republic at Berne;
Mr. C. Mahairidis, Commercial Attaché, Embassy of the Hellenic Republic at Berne.

Hungary:

- Mr. D. Kuzsel, Director-General, International Relations Department, Ministry of Communications and Postal Services;
Mr. S. Tóth, Division Head, International Relations Department, Ministry of Communications and Postal Services;
Mr. J. Bánki, Senior Adviser, General Directorate, Hungarian State Railways.

Iraq:

- H. E. Mr. Suhail M. Saleh, Under-Secretary of State, Ministry of Transport, General Directorate, Iraqi Republic Railways;
Mr. Y. Al-Ani, Expert, Iraqi Ministry of Transport;
Mr. W. I. Safwat, Chief, International Transport, Iraqi Republic Railways.

Ireland:

- Mr. S. O'Giolláien, Assistant Principal, Department of Transport and Power;
Miss M. Garvey, Second Secretary, Irish Embassy, Berne.

Italy:

- Mr. G. Sessa, Head Official, Chief, Office of Legal and General Matters, Commercial and Traffic Service, Autonomous Italian State Railways;
Mr. R. Martini, Senior Official, Commercial and Traffic Service, Autonomous Italian State Railways.

Liechtenstein:

- His Most Serene Highness Prince Henri of Liechtenstein, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the Principality of Liechtenstein in Switzerland.

Luxembourg:

- Mr. P. Eichhorn, Government Commissioner, National Railways of Luxembourg.

Morocco:

- H. E. Mr. M. Mohamed Bennani-Smires, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the Kingdom of Morocco in Switzerland;
Mr. A. Tber, First Secretary, Moroccan Embassy at Berne.

Norway:

- H. E. Mr. Erik Andreas Colban, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the Kingdom of Norway in Switzerland.

Netherlands:

- Mr. H. Wagenmakers, First Secretary, Embassy of the Netherlands at Berne;
Mrs. R. Hosman, Adviser, Ministry of Transport and Public Works;
Mr. Van Kooy, Transport Adviser, Ministry of Foreign Affairs.

Poland:

- Mr. S. Batkowski, Director, Department of External Co-operation, Ministry of Communications.

Portugal:

- H. E. Mr. Eduardo Manuel Fernandes Bugalho, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of Portugal in Switzerland;
Mr. G. C. Vilas Boas de Meireles, Chief, International Transport Division, General Directorate of Ground Transport, Ministry of Communications.

German Democratic Republic:

- Mr. V. Winkler, Acting Minister of Transport;
Mr. V. Kolloch, Chief, Fares Section, Ministry of Transport.

Romania:

- Mr. P. Mateescu, Director, Ministry of Transport and Telecommunications.

United Kingdom:

- Miss L. Bristow, OBE, Leader, Senior Principal, Department of the Environment;
Mr. A. V. Hill, Second Secretary, British Embassy, Berne.

Sweden:

- Mr. K. G. Bergman, Chief of Section, Ministry of Communications.

Switzerland:

- Mr. A. Schaller, National Councillor, Chairman of the Administrative Committee of the Central Office;
Mr. P. Trachsel, Director, Federal Office of Transport;
Mr. F. C. Vaney, Chief, Fares and Traffic Service, Federal Office of Transport;
Mr. F. Muheim, Chief, Diplomatic Section, International Organizations Division, Federal Political Department;
Mr. R. Pizzotti, Consular Assistant, International Organizations Division, Federal Political Department.

Syria:

- Mr. A. H. El Hassan, Vice Director General, Syrian Railways.

Tunisia:

- Mr. E. Abassi, Director General of Transport, Ministry of Communications;
Mr. M. El Almi, Counsellor, Tunisian Embassy at Berne;
Mr. M. Mehiri, Operations Director, Tunisian National Railways.

Turkey:

- H. E. Mr. Ali Suat Bilge, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of Turkey in Switzerland;
Mr. S. Özdede, Director, External Relations Department, Ministry of Communications.

Yugoslavia:

- H. E. Mr. Elhami Nimani, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the Socialist Federal Republic of Yugoslavia in Switzerland;
Mrs. S. Petrović, Counsellor, Community of Yugoslav Railways.

II. CENTRAL OFFICE FOR INTERNATIONAL RAILWAY TRANSPORT (OCTI)

Mr. J. Favre, Director;
Mr. R. Gratreau, Vice-Director.

Secretariat of the Conference:

Mr. Z. Mátyássy, Counsellor, Central Office;
Mr. K. Yéretzian, Counsellor, Central Office;
Mr. M. Ingold, Counsellor, Central Office;
Mr. H. Vidon, Assistant Counsellor, Central Office;
Mrs. Y. Desmeules-Pyrathon, First Secretary, Central Office;
Mr. G. Mutz, First Secretary, Central Office.

The delegates elected the following officers:

Chairman:

Mr. A. Schaller, Head of Swiss delegation;

Vice-Chairmen:

Mr. H. Wild, Head of Austrian delegation;
Mr. D. Kuzsel, Head of Hungarian delegation;
H. E. Mr. Suhail M. Saleh, Head of Iraqi delegation;
Mr. G. Sessa, Head of Italian delegation.

The Conference established a Credentials Committee with the following officers:

Chairman:

Mr. Wagenmakers (Netherlands);

Vice-Chairmen:

H. E. Mr. Colban (Norway);
Mr. Batkowski (Poland).

The Conference took as the basis for its discussions:

- (a) The agenda adopted by the Conference;
- (b) The rules of procedure adopted by the Conference;
- (c) The report of the Administrative Committee of the Central Office on its overall activities since the 7th Revision Conference of February 1970;
- (d) The report of the Administrative Committee on the renewal of the Committee for the five-year period 1976-1980;
- (e) The report of the Administrative Committee on the fixing of maximum rates per kilometre for the five-year period 1976-1980.

Bearing in mind the results of the proceedings as reported in the records of the Credentials Committee and of the plenary meetings, the Conference decided:

1. To adopt the report submitted to it by the Administrative Committee of the Central Office on its activities during the period 1970-1975;
2. With regard to the renewal of the Administrative Committee:
 - (a) To designate the following States to constitute the Committee for the five-year period 1976-1980:

Chairman: Switzerland (permanent member);
Members whose term is renewed: Bulgaria, France, Yugoslavia;
New members: Algeria, Denmark, Germany (Federal Republic of), German Democratic Republic, Netherlands, Spain, Syria;

- (b) To synchronize the two five-year periods established for the contributions per kilometre and for the term of the Administrative Committee, with the new Committee assuming its functions on 1 January 1976 instead of 1 March 1976;
3. To fix the following maximum rates per kilometre for State contributions for the five-year period 1976-1980:
7 Swiss francs for CIV and 7.5 Swiss francs for CIM.

IN WITNESS WHEREOF this Final Act has been signed.

DONE at Berne this thirteenth day of November, one thousand nine hundred and seventy-five, in one original, which shall be deposited in the archives of the Swiss Confederation and an authentic copy of which shall be sent to each of the Governments represented at this Conference.

For Algeria:

[R. BOUDJAKDJI]

For the Federal Republic of Germany:

[H. REEMTS]

For Austria:

[H. WILD]

For Belgium:

[G. PUTTEVILS]

For Bulgaria:

[R. KORITAROVA]
20.XI.75

For Denmark:

[S. A. JENSTRUP]

For Spain:

[J. ALONSO]

For Finland:

[K. JANTUNEN]
28.XI.75

For France:

[J. GABARRA]

For Greece:

[T. PAPADAKIS]

For Hungary:

[D. KUZSEL]

For Iraq:

[S. M. SALEH]

For Iran:

For Ireland:

[S. O'GIOLLÁIN]

For Italy:

[G. SESSA]

For Lebanon:

For Liechtenstein:

[HEINRICH PRINZ VON LIECHTENSTEIN]

For Luxembourg:

[P. EICHHORN]

For Morocco:

[M. BENNANI-SMIREs]

For Norway:

[ERIK COLBAN]

For the Netherlands:

[H. WAGENMAKERS]

For Poland:

[S. BATKOWSKI]

For Portugal:

[EDUARDO BUGALHO]

For the German Democratic Republic:

[V. WINKLER]

For Romania:

[P. MATEESCU]

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

[LOTTIE BRISTOW]

For Sweden:

[K. G. BERGMAN]

For Switzerland:

[SCHALLER]

For Syria:

[A. H. EL HASSAN]

For Czechoslovakia:

For Tunisia:

[EL ALMI]

For Turkey:

[A. SUAT BILGE]

For Yugoslavia:

[E. NIMANI]

No. 16901

MULTILATERAL

International Convention concerning the carriage of passengers and luggage by rail (CIV) (with annexes). Concluded at Berne on 7 February 1970

Additional Protocol to the International Conventions concerning the carriage of goods by rail (CIM)¹ and the carriage of passengers and luggage by rail (CIV). Concluded at Berne on 7 February 1970

Protocol I drawn up by the Diplomatic Conference convened with a view to bringing into force the International Conventions concerning the carriage of goods by rail (CIM) and the carriage of passengers and luggage by rail (CIV) of 7 February 1970. Concluded at Berne on 9 November 1973

Protocol III drawn up by the Diplomatic Conference convened with a view to bringing into force the International Conventions concerning the carriage of goods by rail (CIM) and the carriage of passengers and luggage by rail (CIV) of 7 February 1970 concerning the increase in the maximum rates per kilometre of the contributions of Contracting States towards the expenses of the Central Office. Concluded at Berne on 9 November 1973

¹ See p. 164 of this volume.

N° 16901

MULTILATÉRAL

Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) [avec annexes]. Conclue à Berne le 7 février 1970

Protocole additionnel aux Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM)¹ et des voyageurs et des bagages (CIV). Conclu à Berne le 7 février 1970

Protocole I établi par la Conférence diplomatique réunie en vue de la mise en vigueur des Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV) du 7 février 1970. Conclu à Berne le 9 novembre 1973

Protocole III établi par la Conférence diplomatique réunie en vue de la mise en vigueur des Conventions internationales concernant le transport par chemin de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV) du 7 février 1970 concernant la majoration des taux kilométriques maximaux des contributions des États contractants aux dépenses de l'Office central. Conclu à Berne le 9 novembre 1973

¹ Voir p. 165 du présent volume.

No. 16901 (*continued*)

Final Act of the Diplomatic Conference convened to determine the composition of the Administrative Committee of the Central Office for International Railway Transport (OCTI) and to fix the maximum contribution per kilometre of the Contracting States to the expenses of OCTI for the five-year period 1976-1980. Concluded at Berne on 13 November 1975

Authentic texts: French.

Registered by Switzerland on 8 August 1978.

N° 16901 (suite)

Acte final de la Conférence diplomatique réunie en vue de déterminer la composition du Comité administratif de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer (OCTI) et d'arrêter le maximum de la contribution kilométrique des États contractants aux dépenses de l'OCTI pour la période quinquennale 1976-1980. Conclu à Berne le 13 novembre 1975

Textes authentiques : français.

Enregistrés par la Suisse le 8 août 1978.

CONVENTION INTERNATIONALE¹ CONCERNANT LE TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES PAR CHEMINS DE FER (CIV)

Les plénipotentiaires soussignés,

Ayant reconnu la nécessité de réviser la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer, signée à Berne le 25 février

¹ Entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1975 à l'égard des Etats indiqués ci-après, au nom desquels un instrument de ratification ou une demande d'adhésion avaient été déposés auprès du Gouvernement suisse, après que 15 instruments de ratification eurent été déposés auprès de ce dernier, conformément aux articles 61 et 62 de la Convention et au paragraphe 1 du Protocole I établi par la Conférence diplomatique réunie en vue de la mise en vigueur des Conventions internationales du 7 février 1970 concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV), conclu à Berne le 9 novembre 1973* :

<i>Etat</i>	<i>Date du dépôt de l'instrument de ratification, ou de la demande d'adhésion (a)</i>	<i>Etat</i>	<i>Date du dépôt de l'instrument de ratification, ou de la demande d'adhésion (a)</i>
Algérie	22 juin 1972	cable au transport des voyageurs, bagages et marchandises entre l'Irlande et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.)	
Allemagne, République fédé- rale d**	28 mai 1974 a	Liechtenstein	29 novembre 1972
(Avec déclaration aux termes de laquelle la Convention sera égale- ment applicable à Berlin-Ouest à compter du jour de son entrée en vigueur pour la République fédé- rale d'Allemagne.)		Luxembourg	29 novembre 1972
Autriche	7 juillet 1972	Norvège	14 juin 1973
Belgique	28 mars 1973	Pays-Bas	26 avril 1971
Bulgarie	28 septembre 1973	Pologne	11 octobre 1971
Danemark	4 mars 1971	Portugal	15 octobre 1971
Espagne	22 août 1974	République arabe syrienne	20 novembre 1973
France	13 février 1973	République démocratique allemande	8 juin 1972 a
Grèce	8 décembre 1972	Roumanie	27 novembre 1974
Hongrie	20 février 1974	Royaume-Uni de Grande-Bre- tagne et d'Irlande de Nord.	16 septembre 1974
Iran	31 juillet 1971 a	Suède	26 novembre 1974
Irlande	1 ^{er} novembre 1974	Suisse	21 juillet 1972
(Avec réserve aux termes de laquelle la Convention addi- tionnelle ne sera pas appli- cable)		Tchécoslovaquie	11 juin 1974
		Tunisie	21 mai 1973
		Yougoslavie	9 juin 1971

La Convention est entrée en vigueur pour les Etats suivants le premier jour du deuxième mois suivant celui au cours duquel le Gouvernement suisse a notifié aux Etats contractants le dépôt d'instruments de ratification, conformément à la partie finale du Protocole I :

<i>Etat</i>	<i>Date du dépôt de l'instrument de ratification</i>	<i>Etat</i>	<i>Date du dépôt de l'instrument de ratification,</i>
Finlande	23 décembre 1974	Italie	2 mars 1976
(Avec effet au 1 ^{er} février 1975.)		(Avec effet au 1 ^{er} mai 1976.)	
Iraq	7 février 1975	Turquie	1 ^{er} avril 1976
(Avec effet au 1 ^{er} avril 1975.)		(Avec effet au 1 ^{er} juillet 1976.)	
Maroc	9 mai 1975		
(Avec effet au 1 ^{er} juillet 1975.)			

* Voir p. 408 du présent volume.

** Voir p. 404 du présent volume pour le texte de la déclaration faite lors de l'adhésion.

1961¹, ont résolu, en conformité de l'article 68 de ladite Convention, de conclure une nouvelle Convention à cet effet et sont convenus des articles suivants :

TITRE PREMIER. OBJET ET PORTÉE DE LA CONVENTION

Article premier. CHEMINS DE FER ET TRANSPORTS AUXQUELS S'APPLIQUE LA CONVENTION

§ 1. La présente Convention s'applique, sous réserve des exceptions prévues aux paragraphes suivants, à tous les transports de voyageurs et de bagages avec des titres de transport internationaux établis pour un parcours empruntant les territoires d'au moins deux des Etats contractants et comprenant exclusivement des lignes inscrites sur la liste dressée conformément à l'article 55.

§ 2. Les transports dont la gare* de départ et la gare d'arrivée sont situées sur le territoire d'un même Etat et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit ne sont pas soumis à la présente Convention :

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

§ 3. Les transports entre gares de deux Etats limitrophes et entre gares de deux Etats en transit par le territoire d'un troisième Etat, si les lignes par lesquelles s'effectue le transport sont exclusivement exploitées par des chemins de fer de l'un de ces trois Etats et que les lois et règlements d'aucun de ces Etats ne s'y opposent, sont soumis au droit de l'Etat dont relèvent les chemins de fer qui exploitent les lignes par lesquelles s'effectue le transport.

§ 4. Les tarifs internationaux fixent les relations pour lesquelles des titres de transport internationaux sont délivrés.

Article 2. DISPOSITIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS MIXTES

§ 1. Peuvent être inscrites sur la liste prévue à l'article premier, en sus des lignes de chemins de fer, des lignes régulières de services automobiles ou de navigation qui complètent des parcours par voie ferrée et sur lesquelles les transports internationaux sont effectués, sous la réserve que de telles lignes, dans la mesure où elles relient deux Etats contractants au moins, ne peuvent être inscrites sur la liste qu'avec l'assentiment commun de ces Etats.

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

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

§ 4. Pour les transports internationaux empruntant à la fois des chemins de fer et des services de transport autres que ceux qui sont définis au § 1, les chemins de fer peuvent établir, en commun avec les entreprises de transport intéressées, des dispositions

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

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1099, p. 3.

tarifaires appliquant un régime juridique différent de celui de la présente Convention, afin de tenir compte des particularités de chaque mode de transport. Ils peuvent, dans ce cas, prescrire l'emploi d'un titre de transport autre que celui qui est prévu par la présente Convention.

Article 3. OBLIGATION POUR LE CHEMIN DE FER DE TRANSPORTER

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

- a) Le voyageur se conforme aux prescriptions de la présente Convention et des tarifs internationaux;
- b) Le transport soit possible avec les moyens ordinaires de transport;
- c) Le transport ne soit pas empêché par des circonstances que le chemin de fer ne peut pas éviter et auxquelles il ne dépend pas de lui de remédier.

§ 2. Lorsque l'autorité compétente a décidé que le service sera supprimé ou suspendu en totalité ou en partie, les mesures prises à cet effet doivent être sans délai portées à la connaissance du public et des chemins de fer, à charge pour ceux-ci d'en informer les chemins de fer des autres Etats en vue de leur publication.

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

TITRE II. DU CONTRAT DE TRANSPORT

Chapitre Premier. *TRANSPORT DES VOYAGEURS*

Article 4. DROIT AU TRANSPORT

Dès le commencement de son voyage, sauf exceptions prévues dans les tarifs internationaux, le voyageur doit être muni d'un titre de transport valable, qu'il est tenu de conserver pendant tout le cours du voyage, de présenter, s'il en est requis, à tout agent chargé du contrôle et de rendre à la fin du voyage.

Article 5. BILLETS

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

§ 2. Les mentions suivants sont obligatoires sur les billets, sauf exceptions prévues dans les tarifs internationaux :

- a) L'indication des gares de départ et de destination;
- b) L'itinéraire; si l'emploi de différents itinéraires ou moyens de transport est permis, cette faculté doit être mentionnée;
- c) La catégorie de train et la classe de voiture;
- d) Le prix de transport;
- e) Le jour où commence la validité;
- f) La durée de validité.

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

§ 4. Les carnets de coupons délivrés sur la base d'un tarif international constituent un titre de transport unique au sens de la présente Convention.

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

§ 6. Le voyageur est tenu de s'assurer, à la réception du billet, que celui-ci est conforme à ses indications.

Article 6. RÉDUCTION DE PRIX POUR LES ENFANTS

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

§ 2. Les enfants âgés de plus de cinq ans jusqu'à dix ans révolus et les enfants plus jeunes pour lesquels une place distincte est réclamée sont transportés à des prix réduits qui ne peuvent dépasser la moitié des prix perçus pour les billets d'adultes, sauf en ce qui concerne les suppléments perçus pour l'utilisation de certaines voitures ou de certains trains et sans préjudice de l'arrondissement des sommes effectué conformément aux règles de l'administration d'émission du billet.

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

§ 3. Les tarifs internationaux peuvent toutefois prévoir des limites d'âge différentes de celles qui figurent aux §§ 1 et 2, en tant que ces limites ne seront inférieures ni à l'âge de quatre ans révolus, en ce qui concerne la gratuité de transport visée au § 1, ni à dix ans révolus dans le cas d'application des prix réduits visés au § 2.

Article 7. DURÉE DE VALIDITÉ DES BILLETS. ARRÊTS AUX GARES INTERMÉDIAIRES. UTILISATION DES PLACES

La durée de validité des billets et les arrêts en cours de route sont réglés par les tarifs internationaux.

L'occupation, l'attribution et la location des places dans les trains sont réglées par les tarifs ou les prescriptions des chemins de fer.

Article 8. CHANGEMENT DE CLASSE OU DE TRAIN

Le voyageur peut occuper une place d'une classe supérieure ou passer dans un train de catégorie supérieure à celle qui est indiquée sur le billet ou faire modifier l'itinéraire, dans les conditions fixées par les tarifs internationaux.

Article 9. VOYAGEUR SANS BILLET VALABLE

§ 1. Le voyageur qui ne peut pas présenter un billet valable est tenu de payer une surtaxe, outre le prix du voyage; cette surtaxe est calculée conformément aux règlements du chemin de fer sur lequel le paiement de la surtaxe est exigé.

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

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

Article 10. PERSONNES EXCLUES DU TRAIN OU ADMISES SOUS CONDITIONS

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

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

b) Les personnes qui, en raison d'une maladie ou pour d'autres causes, paraîtraient devoir incommoder leurs voisins, à moins qu'un compartiment entier n'ait été loué pour elles d'avance ou ne puisse être mis à leur disposition contre paiement; toutefois, les personnes tombées malades en cours de route doivent être transportées au moins jusqu'à la première gare où il est possible de leur donner les soins nécessaires. Le prix du voyage leur sera restitué, dans les conditions fixées à l'article 23, après déduction de la part afférente au parcours effectué; le cas échéant, il en sera de même en ce qui concerne le transport des bagages.

§ 2. Le transport des personnes atteintes de maladies contagieuses est régi par les Conventions et règlements internationaux ou, à défaut, par les lois et règlements en vigueur dans chaque Etat.

Article 11. INTRODUCTION DE COLIS À MAIN ET D'ANIMAUX DANS LES VOITURES

§ 1. Les voyageurs sont autorisés à prendre gratuitement avec eux dans les voitures des objets faciles à porter (colis à main). Chaque voyageur ne dispose pour ses colis à main que de l'espace situé au-dessus et au-dessous de la place qu'il occupe.

Cette règle est applicable par analogie lorsque les voitures sont d'un type spécial, notamment lorsqu'elles comportent une soute à bagages.

§ 2. Ne peuvent être introduits dans les voitures :

a) Les matières et objets exclus du transport comme bagages en vertu de l'article 15, lettre c), sauf exceptions prévues dans les tarifs; toutefois, les voyageurs qui, dans l'exercice d'un service public ou moyennant une autorisation légale ou administrative, portent une arme à feu, sont autorisés à prendre avec eux des munitions sans dépasser la plus faible des limites fixées par les règlements en vigueur sur les territoires empruntés; il est permis aux gardes accompagnant des prisonniers et voyageant avec ceux-ci dans des voitures ou compartiments spéciaux de prendre avec eux des armes à feu chargées;

b) Les objets de nature à gêner ou à incommoder les voyageurs ou à causer un dommage;

c) Les objets que les prescriptions de douane ou d'autres autorités administratives ne permettent pas d'introduire dans les voitures;

d) Les animaux vivants. Les chiens sont cependant admis, s'ils sont portés sur les genoux ou tenus de près en laisse sur le plancher de la voiture et muselés de manière à ne pouvoir mettre en danger leur entourage; sont, en outre, admis d'autres petits animaux, s'ils sont enfermés dans des cages, caisses, paniers ou autres emballages appropriés, qui doivent être conçus de manière à exclure toute blessure ou souillure des voyageurs ainsi que tout dommage ou salissure de la voiture et des colis à main qui s'y trouvent, et si ces emballages peuvent être portés sur les genoux ou placés comme les colis à main. Les chiens et les autres petits animaux ne sont en outre admis que s'ils ne peuvent incommoder les voyageurs par leur odeur ou leur bruit, que les lois et règlements des différents Etats ne s'y opposent pas et qu'aucun voyageur n'y fasse objection. Les tarifs et les horaires peuvent interdire ou autoriser l'admission d'animaux dans certaines catégories de voitures ou de trains. Les tarifs indiquent si et pour quels animaux le prix de transport doit être payé.

§ 3. Les tarifs internationaux peuvent prévoir à quelles conditions les objets introduits dans les voitures en contravention aux dispositions des §§ 1 et 2, lettre b), sont néanmoins transportés comme colis à main ou comme bagages.

§ 4. Les employés du chemin de fer ont le droit de s'assurer, en présence du voyageur, de la nature des objets introduits dans les voitures, quand il existe des motifs sérieux de présumer une contravention aux dispositions du § 2, à l'exception de celles qui concernent le § 2, lettre c). S'il n'est pas possible de déterminer quelle est la personne qui a pris avec elle les objets soumis à vérification, le chemin de fer effectue celle-ci en présence de deux témoins étrangers au chemin de fer.

§ 5. La surveillance des objets et des animaux que le voyageur prend avec lui dans la voiture lui incombe, sauf quand il ne peut l'exercer du fait qu'il se trouve dans une voiture du type spécial visé au § 1.

Il est responsable de tout dommage causé par les objets ou les animaux qu'il prend avec lui dans la voiture, à moins qu'il ne prouve que les dommages ont été causés par une faute du chemin de fer.

Article 12. TRAINS. HORAIRES

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

§ 2. Les chemins de fer doivent porter de manière appropriée l'horaire des trains à la connaissance du public.

§ 3. Les horaires ou les tarifs doivent indiquer les restrictions dans l'utilisation de certains trains ou de certaines classes.

Article 13. CORRESPONDANCES MANQUÉES. SUPPRESSIONS DE TRAINS

Lorsque, par suite du retard d'un train, la correspondance avec un autre train est manquée, ou lorsqu'un train est supprimé sur tout ou partie de son parcours, et que le voyageur veut continuer son voyage, le chemin de fer est tenu de l'acheminer, avec ses bagages dans la mesure du possible et sans aucune surtaxe, par un train se dirigeant vers la même destination par la même ligne ou par une autre route appartenant aux administrations qui participent à l'itinéraire du transport primitif, de façon à lui permettre d'arriver à sa destination avec moins de retard. Le chef de gare doit, s'il y a lieu, certifier sur le billet que la correspondance a été manquée ou le train supprimé, prolonger dans la mesure nécessaire sa durée de validité, et le rendre valable pour la nouvelle route, pour une classe supérieure ou pour un train à taxes plus élevées. Le chemin de fer est, toutefois, en droit de refuser l'utilisation de certains trains par voie de tarif ou d'horaire.

Chapitre II. *TRANSPORT DES BAGAGES*

Article 14. OBJETS ADMIS AU TRANSPORT

§ 1. Sont admis au transport comme bagages les objets contenus dans des malles, paniers, valises, sacs de voyage, boîtes à chapeaux et autres emballages de ce genre, ainsi que les emballages eux-mêmes.

§ 2. Les tarifs internationaux peuvent autoriser sous certaines conditions le transport comme bagages d'autres objets et d'animaux.

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

Article 15. OBJETS EXCLUS DU TRANSPORT

Sont exclus du transport comme bagages :

- a) Les objets dont le transport est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir par les bagages;
- b) Les objets dont le transport est interdit, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir par les bagages;
- c) Les matières et objets dangereux, notamment les armes chargées, les matières et objets explosibles et inflammables, les matières comburantes, toxiques, radioactives, corrosives ainsi que les matières répugnantes ou susceptibles de produire une infection.

Les tarifs internationaux peuvent admettre au transport comme bagages, dans des conditions déterminées, certaines matières et certains objets qui en sont exclus sous lettre c).

Article 16. RESPONSABILITÉ DU VOYAGEUR EN CE QUI CONCERNE SES BAGAGES.
SURTAXES

§ 1. Le détenteur du bulletin de bagages est responsable de l'observation des prescriptions des articles 14 et 15; il supporte toutes les conséquences d'une infraction à ces prescriptions.

§ 2. Si les lois ou règlements de l'Etat sur le territoire duquel le fait se produit ne l'interdisent pas, le chemin de fer a le droit, en cas de présomption grave de contravention, de vérifier si le contenu des bagages répond aux prescriptions. Le détenteur du bulletin est appelé à assister à la vérification; s'il ne se présente pas ou s'il ne peut être atteint et à défaut d'autres lois ou règlements en vigueur dans l'Etat où la vérification a lieu, celle-ci doit se faire en présence de deux témoins étrangers au chemin de fer. Si une infraction est constatée, les frais occasionnés par la vérification doivent être payés par le détenteur du bulletin de bagages.

§ 3. En cas d'infraction aux dispositions des articles 14 et 15, le détenteur du bulletin de bagages doit payer une surtaxe à fixer par les tarifs internationaux, sans préjudice du supplément de prix de transport et, s'il y a lieu, des indemnités pour le dommage.

Article 17. CONDITIONNEMENT, EMBALLAGE ET MARQUAGE DES BAGAGES

§ 1. Les bagages dont l'état ou le conditionnement est défectueux ou l'emballage insuffisant ou qui présentent des signes manifestes d'avaries peuvent être refusés par le chemin de fer. Si néanmoins celui-ci les accepte, il aura le droit d'apporter une mention appropriée sur le bulletin de bagages. L'acceptation par le voyageur du bulletin de bagages portant une telle mention est considérée comme preuve que le voyageur a reconnu l'exactitude de cette mention.

§ 2. Le voyageur est tenu d'indiquer sur chaque colis, en un endroit bien visible, son nom, son adresse, la gare de destination et le pays de destination, dans des conditions de fixité suffisantes, d'une manière claire, indélébile et ne permettant aucune confusion. Le chemin de fer a le droit de refuser les colis ne portant pas les indications prescrites. Les indications périmées doivent être enlevées ou rendues illisibles par le voyageur.

Article 18. ENREGISTREMENT ET TRANSPORT DES BAGAGES

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

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

Si les tarifs le prévoient, le voyageur peut, pendant la durée de validité de son billet, faire enregistrer des bagages ou bien directement pour le parcours total de la gare de départ jusqu'à la gare d'arrivée, ou bien pour des fractions quelconques du parcours total.

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

§ 2. Le prix du transport des bagages doit être payé lors de l'enregistrement.

§ 3. Pour le surplus, les formalités d'enregistrement des bagages sont déterminées par les lois et règlements en vigueur à la gare de départ.

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

Si les bagages doivent changer de train dans une gare de correspondance, le transport doit avoir lieu par le premier train qui doit assurer, dans les conditions fixées par les règlements nationaux, le service normal des bagages.

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

Article 19. BULLETIN DE BAGAGES

§ 1. Lors de l'enregistrement des bagages, il est délivré un bulletin au voyageur.

§ 2. Les bulletins de bagages délivrés pour un transport international régi par la présente Convention doivent porter le signe Φ et, sauf exceptions prévues dans les tarifs internationaux, comporter les mentions suivantes :

- a) L'indication des gares de départ et de destination;
- b) L'itinéraire;
- c) Le jour de la remise et le train pour lequel cette remise a été effectuée;
- d) Le nombre des billets, sauf si les bagages ont été remis au transport sans présentation d'un billet;
- e) Le nombre et le poids des colis;
- f) Le montant du prix de transport et des autres frais.

§ 3. Les tarifs internationaux ou les accords entre chemins de fer déterminent la forme et la langue dans laquelle les bulletins de bagage doivent être imprimés et remplis.

§ 4. Le voyageur est tenu de s'assurer, à la réception du bulletin de bagages, que celui-ci a été établi conformément à ses indications.

Article 20. LIVRAISON

§ 1. La livraison des bagages a lieu contre remise du bulletin de bagages et, le cas échéant, contre paiement des frais qui grèvent l'envoi. Le chemin de fer n'est pas tenu de vérifier si le détenteur du bulletin a qualité pour prendre livraison.

Sont assimilés à la livraison des bagages au détenteur du bulletin, la remise de ceux-ci, effectuée conformément aux dispositions en vigueur, aux autorités de douane ou d'octroi dans leurs locaux d'expédition ou dans leurs entrepôts, lorsque ceux-ci ne se trouvent pas sous la garde du chemin de fer, ainsi que le fait de confier des animaux vivants à un tiers.

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

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

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

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

§ 6. S'il en est requis par le détenteur du bulletin de bagages et en sa présence, le chemin de fer est tenu de procéder à la vérification des bagages, en vue de constater un dommage allégué. Le détenteur du bulletin de bagages a le droit de refuser la réception des bagages, si le chemin de fer ne donne pas suite à sa demande.

§ 7. Pour le surplus, la livraison est soumise aux lois et règlements en vigueur sur le chemin de fer chargé de la livraison.

Chapitre III. *DISPOSITIONS COMMUNES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES*

Article 21. TARIFS. ACCORDS PARTICULIERS

§ 1. Les tarifs internationaux que les chemins de fer établissent doivent contenir toutes les conditions spéciales faisant règle pour le transport et toutes les indications nécessaires au calcul des prix de transport et des frais accessoires et spécifier, le cas échéant, les conditions dans lesquelles il sera tenu compte du change.

§ 2. La publication des tarifs internationaux n'est obligatoire que dans les Etats dont les chemins de fer participent à ces tarifs comme réseaux de départ ou d'arrivée. Ces tarifs et leurs modifications entrent en vigueur à la date indiquée lors de leur publication. Les majorations de prix et autres dispositions qui auraient pour effet de rendre plus rigoureuses les conditions de transport prévues par ces tarifs n'entrent en vigueur que six jours au plus tôt après leur publication.

Les modifications apportées aux prix et frais accessoires prévus dans les tarifs internationaux pour tenir compte des fluctuations de change ainsi que les rectifications d'erreurs manifestes entrent en vigueur le lendemain de leur publication.

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

§ 4. Les tarifs internationaux doivent être appliqués à tous aux mêmes conditions.

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

Des réductions de prix ou d'autres avantages peuvent être accordés soit pour le service du chemin de fer, soit pour le service des administrations publiques, soit aux œuvres de bienfaisance, d'éducation et d'instruction.

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

Article 22. FORMALITÉS EXIGÉES PAR LES DOUANES OU PAR D'AUTRES AUTORITÉS ADMINISTRATIVES

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

Article 23. RESTITUTIONS ET PAIEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

§ 1. Les prix de transport sont remboursés en totalité ou en partie, lorsque

- a) Le billet n'a pas été utilisé ou l'a été partiellement,
- b) Par suite du manque de place, le billet a été utilisé dans une classe ou une catégorie de train inférieure à celle pour laquelle il a été délivré,
- c) Les bagages ont été retirés, soit à la gare expéditrice, soit à une gare intermédiaire.

Les tarifs internationaux fixent les pièces et attestations à produire à l'appui de la demande de remboursement, les montants à rembourser, ainsi que les sommes exclues de la restitution.

§ 2. Toutefois, ces tarifs peuvent exclure, dans des cas déterminés, le remboursement du prix de transport ou le subordonner à certaines conditions.

§ 3. Toute demande de restitution fondée sur les dispositions du présent article, ainsi que sur celles de l'article 10, lettre b), est irrecevable si elle n'a pas été présentée au chemin de fer dans un délai de six mois, compté, pour les billets, à partir de l'expiration de leur validité, pour les bulletins de bagages, à partir du jour de leur émission.

§ 4. En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur dans la détermination des frais de transport et des frais divers, le trop-perçu doit être remboursé par le chemin de fer, le moins-perçu versé par le voyageur, lorsqu'il dépasse deux francs par billet ou par bulletin de bagages.

§ 5. Pour le calcul du trop-perçu ou du moins-perçu, il convient d'appliquer le cours du change officiel du jour où le prix de transport a été perçu; si le paiement en est effectué dans une monnaie autre que la monnaie de perception, le cours applicable est celui du jour où a lieu ce paiement.

§ 6. Dans tous les cas non prévus dans le présent article et à défaut d'accords entre les chemins de fer, les lois et règlements en vigueur dans l'Etat de départ sont applicables.

Article 24. CONTESTATIONS

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

TITRE III. RESPONSABILITÉ. ACTIONS

Chapitre premier. RESPONSABILITÉ*Article 25.* RESPONSABILITÉ CONSÉCUTIVE AU TRANSPORT DES VOYAGEURS,
DES COLIS À MAIN ET DES ANIMAUX

§ 1. La responsabilité du chemin de fer pour la mort, les blessures et toute autre atteinte à l'intégrité corporelle d'un voyageur, ainsi que pour les dommages causés par le retard ou la suppression d'un train ou par une correspondance manquée, reste soumise aux lois et règlements de l'Etat où le fait s'est produit.

§ 2. Le chemin de fer n'est responsable, en ce qui concerne les colis à main et les animaux dont la surveillance incombe au voyageur en vertu de l'article 11, § 5, que des dommages causés par sa faute.

§ 3. Les articles ci-après du présent titre ne sont pas applicables aux cas des § § 1 et 2.

Article 26. RESPONSABILITÉ COLLECTIVE DES CHEMINS DE FER POUR LES BAGAGES

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

§ 2. Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la prise en charge des bagages, participe au contrat de transport et assume les obligations qui en résultent, sans préjudice des dispositions de l'article 39, § 2, concernant le chemin de fer destinataire.

Article 27. ETENDUE DE LA RESPONSABILITÉ

§ 1. Le chemin de fer est responsable du retard à la livraison, du dommage résultant de la perte totale ou partielle des bagages ainsi que des avaries qu'ils subissent à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison.

§ 2. Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité si le retard à la livraison, la perte ou l'avarie a eu pour cause une faute du voyageur, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre des bagages ou des circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3. Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité, lorsque la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à la nature spéciale du bagage, à l'absence ou à la défectuosité de l'emballage ou du fait que des objets exclus du transport ont été néanmoins expédiés comme bagages.

Article 28. CHARGE DE LA PREUVE

§ 1. La preuve que le retard à la livraison, la perte ou l'avarie a eu pour cause un des faits prévus à l'article 27, § 2, incombe au chemin de fer.

§ 2. Lorsque le chemin de fer établit que, eu égard aux circonstances de fait, la perte ou l'avarie a pu résulter d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 27, § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de faire la preuve que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

Article 29. PRÉSUMPTION DE PERTE DES BAGAGES. CAS OÙ ILS SONT RETROUVÉS

§ 1. L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer un colis comme perdu quand il n'a pas été livré ou mis à sa disposition dans les quatorze jours qui suivent la demande de livraison présentée conformément à l'article 20, § 2.

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

Dans le délai de trente jours qui suit la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que le bagage lui soit livré à l'une des gares du parcours, contre paiement des frais afférents au transport depuis la gare de départ jusqu'à celle où a lieu la livraison et contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue, déduction faite éventuellement des frais qui auraient été compris dans cette indemnité, et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour retard prévue à l'article 32.

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

Article 30. MONTANT DE L'INDEMNITÉ EN CAS DE PERTE DES BAGAGES

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

- a) Si le montant du dommage est prouvé : une somme égale à ce montant sans qu'elle puisse toutefois excéder 40 francs par kilogramme de poids brut manquant;
- b) Si le montant du dommage n'est pas prouvé : une somme calculée à forfait à raison de 20 francs par kilogramme de poids brut manquant.

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

Article 31. MONTANT DE L'INDEMNITÉ EN CAS D'AVARIE DES BAGAGES

En cas d'avarie, le chemin de fer doit payer le montant de la dépréciation subie par les bagages, sans autres dommages-intérêts.

Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser :

- a) Si la totalité des bagages est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale;
- b) Si une partie seulement des bagages est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

Article 32. MONTANT DE L'INDEMNITÉ POUR RETARD À LA LIVRAISON DES BAGAGES

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

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

§ 3. Les indemnités prévues aux §§ 1 et 2 ne peuvent pas se cumuler avec celles qui seraient dues pour perte totale des bagages.

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

En cas d'avarie, elles se cumulent, s'il y a lieu, avec l'indemnité prévue à l'article 31.

Dans tous les cas, le cumul des indemnités prévues aux §§ 1 et 2 avec celles prévues aux articles 30 et 31 ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité totale supérieure à celle qui serait due en cas de perte totale des bagages.

§ 4. En cas de retard à la livraison d'automobiles, de remorques et de motocyclettes avec side-car transportées comme bagages, le chemin de fer n'est tenu de payer une indemnité que si un dommage a été prouvé; le prix de transport constitue l'indemnité maximum.

Article 33. MONTANT DE L'INDEMNITÉ EN CAS DE DOL OU DE FAUTE LOURDE IMPUTABLE AU CHEMIN DE FER

Dans tous les cas où le retard à la livraison, la perte totale ou partielle ou l'avarie des bagages ont pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer, celui-ci doit complètement indemniser l'ayant droit pour le préjudice prouvé. En cas de faute lourde, la responsabilité est, toutefois, limitée au double des maxima prévus aux articles 30, 31 et 32.

Article 34. INTÉRÊTS DE L'INDEMNITÉ. RESTITUTION DES INDEMNITÉS

§ 1. L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité. Ces intérêts, calculés à raison de cinq pour cent l'an, ne sont dus que si l'indemnité dépasse dix francs par bulletin de bagages; ils courent du jour de la réclamation administrative prévue à l'article 37 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

Si l'ayant droit ne remet pas au chemin de fer, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective des pièces.

§ 2. Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

Article 35. RESPONSABILITÉ DU CHEMIN DE FER POUR SES AGENTS

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

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

Article 36. EXERCICE D' ACTIONS EXTRA CONTRACTUELLES

Dans tous les cas régis par la présente Convention, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le chemin de fer que dans les conditions et limites qui s'y trouvent prévues.

Il en est de même pour toute action exercée contre les personnes dont le chemin de fer répond en vertu de l'article 35.

*Chapitre II. RÉCLAMATIONS ADMINISTRATIVES. ACTIONS JUDICIAIRES.
PROCÉDURE ET PRESCRIPTION*

Article 37. RÉCLAMATIONS ADMINISTRATIVES

§ 1. Les réclamations administratives relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au chemin de fer désigné à l'article 39.

§ 2. Le droit de présenter la réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le chemin de fer en vertu de l'article 38.

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

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

*Article 38. PERSONNES QUI PEUVENT EXERCER L' ACTION JUDICIAIRE
CONTRE LE CHEMIN DE FER*

L'action judiciaire contre le chemin de fer qui naît du contrat de transport n'appartient qu'à la personne qui produit le billet ou le bulletin de bagages, suivant le cas, ou qui, à défaut, justifie de son droit.

*Article 39. CHEMINS DE FER CONTRE LESQUELS L' ACTION JUDICIAIRE
PEUT ÊTRE EXERCÉE*

§ 1. L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée soit contre le chemin de fer qui a perçu cette somme, soit contre le chemin de fer au profit duquel la somme a été perçue.

§ 2. Les autres actions judiciaires qui naissent du contrat de transport peuvent être exercées exclusivement contre le chemin de fer de départ, le chemin de fer destinataire ou celui sur lequel s'est produit le fait générateur de l'action.

Le chemin de fer destinataire peut cependant être actionné, même s'il n'a pas reçu les bagages.

§ 3. Si le demandeur a le choix entre plusieurs chemins de fer, son droit d'option s'éteint dès que l'action est intentée contre l'un d'eux.

§ 4. L'action judiciaire peut être exercée contre un chemin de fer autre que ceux qui sont désignés aux §§ 1 et 2, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

Article 40. COMPÉTENCE

Les actions judiciaires fondées sur la présente Convention ne peuvent être intentées que devant le juge compétent de l'Etat duquel relève le chemin de fer actionné, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

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

Article 41. CONSTATATION DE LA PERTE PARTIELLE OU D'UNE AVARIE SUBIE PAR LES BAGAGES

§ 1. Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le chemin de fer ou lorsque l'ayant droit en allègue l'existence, le chemin de fer est tenu de dresser, sans délai et si possible en présence de cet ayant droit, un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état des bagages, leur poids et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

Une copie de ce procès-verbal doit être remise gratuitement à l'ayant droit.

§ 2. Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander la constatation judiciaire de l'état et du poids des bagages ainsi que des causes et du montant du dommage; la procédure est soumise aux lois et règlements de l'Etat où la constatation judiciaire a lieu.

§ 3. Dans le cas de perte de colis, l'ayant droit est tenu, pour faciliter les recherches du chemin de fer, de donner la description aussi exacte que possible des colis perdus.

Article 42. EXTINCTION DE L'ACTION CONTRE LE CHEMIN DE FER NÉE DU CONTRAT DE TRANSPORT DES BAGAGES

§ 1. La réception des bagages par l'ayant droit éteint toute action contre le chemin de fer née du contrat de transport pour retard à la livraison, perte partielle ou avarie.

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

- a) Si l'ayant droit fournit la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer;
- b) En cas de réclamation pour retard, lorsqu'elle est faite à l'un des chemins de fer désignés par l'article 39, § 2, dans un délai ne dépassant pas vingt et un jours non compris celui de la réception des bagages par l'ayant droit;
- c) En cas de réclamation pour perte partielle ou pour avarie :
 - 1° Si la perte ou l'avarie a été constatée avant la réception des bagages par l'ayant droit conformément à l'article 41;
 - 2° Si la constatation, qui aurait dû être faite conformément à l'article 41, n'a été omise que par la faute du chemin de fer;
- d) En cas de réclamation pour dommages non apparents dont l'existence est constatée après la réception des bagages par l'ayant droit, à la double condition :
 - 1° Qu'immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les trois jours qui suivent la réception des bagages, la demande de constatation conforme à l'article 41 soit faite par l'ayant droit; lorsque ce délai doit prendre fin un dimanche ou un jour férié légal, son expiration est reportée au premier jour ouvrable suivant;

2° Que l'ayant droit prouve que le dommage s'est produit entre l'acceptation au transport et la livraison.

Article 43. PRESCRIPTION DE L'ACTION

§ 1. L'action née du contrat de transport est prescrite par un an.

Toutefois, la prescription est de deux ans s'il s'agit :

- a) De l'action fondée sur un dommage ayant pour cause un dol;
- b) De l'action fondée sur un cas de fraude.

§ 2. La prescription court :

- a) Pour les actions en indemnité pour retard à la livraison, perte partielle ou avarie : du jour où la livraison a eu lieu;
- b) Pour les actions en indemnité pour perte totale : du quatorzième jour qui suit l'expiration du délai prévu à l'article 20, § 2;
- c) Pour les actions en paiement ou en restitution du prix de transport, de frais accessoires ou de surtaxes, ou pour les actions en rectification en cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur de calcul : du jour du paiement, ou, s'il n'y a pas eu paiement, du jour où le paiement aurait dû être effectué;
- d) Pour les actions en paiement d'un supplément de droit réclamé par la douane ou d'autres autorités administratives : du jour de la réclamation de la douane ou de ces autorités;
- e) Pour les autres actions concernant le transport des voyageurs : du jour de l'expiration de la validité du billet.

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

§ 3. En cas de réclamation administrative adressée au chemin de fer conformément à l'article 37, la prescription est suspendue jusqu'au jour où le chemin de fer rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y étaient jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait.

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

§ 4. L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.

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

Chapitre III. *RÈGLEMENT DES COMPTES. RECOURS
DES CHEMINS DE FER ENTRE EUX*

Article 44. RÈGLEMENT DES COMPTES ENTRE CHEMINS DE FER

Tout chemin de fer est tenu de payer aux chemins de fer intéressés la part qui leur revient sur un prix de transport qu'il a encaissé ou qu'il aurait dû encaisser.

Article 45. RECOURS EN CAS D'INDEMNITÉ POUR PERTE OU POUR AVARIE

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

a) Le chemin de fer par le fait duquel le dommage a été causé en est seul responsable;

b) Lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé. Si la distinction est impossible dans l'espèce, la charge de l'indemnité est répartie entre eux d'après les principes énoncés sous lettre c);

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

§ 2. Dans le cas d'insolvabilité de l'un des chemins de fer, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres chemins de fer qui ont participé au transport, proportionnellement au nombre de kilomètres de distance d'application des tarifs.

Article 46. RECOURS EN CAS D'INDEMNITÉ POUR RETARD À LA LIVRAISON

Les règles énoncées dans l'article 45 sont appliquées en cas d'indemnité payée pour retard. Si le retard a eu pour cause des irrégularités constatées sur plusieurs chemins de fer, la charge de l'indemnité est répartie entre ces chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

Article 47. PROCÉDURE DE RECOURS

§ 1. Le chemin de fer contre lequel est exercé un des recours prévus aux articles 45 et 46 n'est jamais habilité à contester le bien-fondé du paiement effectué par l'administration exerçant le recours, lorsque l'indemnité a été fixée par l'autorité de justice après que l'assignation lui avait été dûment signifiée et qu'il avait été mis à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixe, selon les circonstances de fait, les délais impartis pour la signification et pour l'intervention.

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

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

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

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

Article 48. COMPÉTENCE POUR LES RECOURS

§ 1. Le juge du siège du chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétent pour toutes les actions en recours.

§ 2. Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs chemins de fer, le chemin de fer demandeur a le droit de choisir entre les juges compétents, en vertu du § 1, celui devant lequel il porte sa demande.

Article 49. ACCORDS AU SUJET DES RECOURS

Les chemins de fer peuvent déroger par des accords aux règles de recours réciproques, définies au chapitre III.

TITRE IV. DISPOSITIONS DIVERSES

Article 50. APPLICATION DU DROIT NATIONAL

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

Article 51. RÈGLES GÉNÉRALES DE PROCÉDURE

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

Article 52. EXÉCUTION DES JUGEMENTS. SAISIES ET CAUTIONS

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

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

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

§ 3. Le matériel roulant du chemin de fer, ainsi que les objets de toute nature servant au transport et appartenant au chemin de fer, tels que containers, agrès de chargement, bâches, etc., ne peuvent faire l'objet d'une saisie, sur un territoire autre que celui de l'Etat duquel relève le chemin de fer propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de ce dernier Etat.

Les wagons de particuliers ainsi que les objets de toute nature servant au transport, contenus dans ce matériel et appartenant au propriétaire du wagon, ne peuvent faire l'objet d'une saisie, sur un territoire autre que celui de l'Etat du domicile du propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de ce dernier Etat.

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

Article 53. UNITÉ MONÉTAIRE. COURS DE CONVERSION OU D'ACCEPTATION
DES MONNAIES ÉTRANGÈRES

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

§ 2. Le chemin de fer est tenu de publier les cours auxquels il effectue la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, qui sont payées en monnaie du pays (cours de conversion).

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

Article 54. OFFICE CENTRAL DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX
PAR CHEMINS DE FER

§ 1. Pour faciliter et assurer l'exécution de la présente Convention, il est institué un Office central des transports internationaux par chemins de fer chargé :

- a) De recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacun des chemins de fer intéressés et de les notifier aux autres Etats et chemins de fer;
- b) De recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux;
- c) De faciliter, entre les divers chemins de fer, les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des chemins de fer entre eux;
- d) De tenter, à la demande d'un des Etats contractants ou d'une des entreprises de transport dont les lignes sont inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 55, la conciliation, soit en prêtant ses bons offices ou sa médiation, soit de toute autre manière, en vue de régler les différends entre lesdits Etats ou entreprises ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention;
- e) D'émettre, à la demande des parties en cause — Etats, entreprises de transport ou usagers —, un avis consultatif sur des différends ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention;
- f) De collaborer au règlement de litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention par voie d'arbitrage;
- g) D'instruire les demandes de modifications à la présente Convention et de proposer la réunion des Conférences prévues à l'article 64, quand il y a lieu.

§ 2. Un règlement spécial constituant l'Annexe I à la présente Convention détermine le siège, la composition et l'organisation de cet Office, ainsi que ses moyens d'action. Il en détermine en outre les conditions de fonctionnement et de surveillance.

Article 55. LISTE DES LIGNES SOUMISES À LA CONVENTION

§ 1. L'Office central prévu à l'article 54 est chargé d'établir, de tenir à jour et de publier la liste des lignes soumises à la présente Convention. A cet effet, il reçoit les notifications des Etats contractants relatives à l'inscription sur cette liste ou à la radiation des lignes d'un chemin de fer ou d'une des entreprises mentionnées à l'article 2.

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

§ 3. La radiation d'une ligne est effectuée par l'Office central, dès que celui des Etats contractants à la demande duquel cette ligne a été portée sur la liste lui a notifié qu'elle doit être radiée.

§ 4. La simple réception de l'avis émanant de l'Office central donne immédiatement à chaque chemin de fer le droit de cesser, avec la ligne radiée, toutes relations de transport international, sauf en ce qui concerne les transports en cours, qui doivent être achevés.

Article 56. DISPOSITIONS COMPLÉMENTAIRES

Les dispositions complémentaires que certains Etats contractants ou certains chemins de fer participants publient pour l'exécution de la Convention sont communiquées par eux à l'Office central.

Ces dispositions complémentaires peuvent être mises en vigueur sur les chemins de fer qui y ont adhéré, dans les formes prévues par les lois et règlements de chaque Etat, sans pouvoir porter dérogation à la présente Convention.

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

Article 57. RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS PAR VOIE D'ARBITRAGE

§ 1. En tant qu'ils ne peuvent être réglés par les parties elles-mêmes, les litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention, valable comme loi

nationale ou à titre de droit conventionnel, et des dispositions complémentaires édictées par certains Etats contractants peuvent, à la demande des parties, être soumis à des tribunaux arbitraux dont la composition et la procédure font l'objet de l'Annexe III à la présente Convention.

§ 2. Toutefois, en cas de litige entre Etats, les dispositions de l'Annexe III ne lient pas les parties, qui peuvent déterminer librement la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

§ 3. A la demande des parties, la juridiction arbitrale peut être saisie :

- a) Sans préjudice du règlement de différends en vertu d'autres dispositions légales,
 - 1° Des litiges entre Etats contractants,
 - 2° Des litiges entre Etats contractants d'une part et Etats non contractants d'autre part,
 - 3° Des litiges entre Etats non contractants,
pourvu que, dans les deux derniers cas, la Convention soit applicable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel;
- b) Des litiges entre entreprises de transport;
- c) Des litiges entre entreprises de transport et usagers;
- d) Des litiges entre usagers.

§ 4. La mise en œuvre de la procédure arbitrale a, quant à la suspension et à l'interruption de la prescription de la créance litigieuse, le même effet que l'ouverture de l'action devant le tribunal ordinaire.

§ 5. Les sentences rendues par les tribunaux arbitraux envers des entreprises de transport ou des usagers sont exécutoires dans chacun des Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu.

TITRE V. DISPOSITIONS EXCEPTIONNELLES

Article 58. RESPONSABILITÉ EN TRAFIC FER-MER

§ 1. Dans les transports fer-mer empruntant les lignes visées à l'article 2, § 1, chaque Etat peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes soumises à la Convention, ajouter l'ensemble des causes d'exonération énoncées ci-après à celles qui sont prévues à l'article 27.

Le transporteur ne peut s'en prévaloir que s'il fait la preuve que le retard à la livraison, la perte ou l'avarie est survenu sur le parcours maritime, depuis le chargement des bagages à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

Ces causes d'exonération sont les suivantes :

- a) Actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;
- b) Innavigabilité du navire, à condition que le transporteur fasse la preuve que cette innavigabilité n'est pas imputable à un manque de diligence raisonnable de sa part à mettre le navire en état de navigabilité ou à lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où les bagages sont chargés, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des bagages;
- c) Incendie, à condition que le transporteur fasse la preuve qu'il n'a pas été causé par son fait ou sa faute, par ceux du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés;
- d) Périls, dangers ou accidents de la mer ou autres eaux navigables;
- e) Sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer.

Les causes d'exonération ci-dessus ne suppriment ni ne diminuent en rien les obligations générales du transporteur, et notamment son obligation d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité ou pour lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou pour approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où les bagages sont chargés, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des bagages.

Lorsque le transporteur fait valoir les causes d'exonération qui précèdent, il reste néanmoins responsable si l'ayant droit fait la preuve que le retard à la livraison, la perte ou l'avarie est dû à une faute du transporteur, du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés, faute autre que celle qui est prévue sous lettre a).

§ 2. Lorsqu'un même parcours maritime est desservi par plusieurs entreprises inscrites sur la liste mentionnée à l'article premier, le régime de responsabilité applicable à ce parcours doit être le même pour toutes ces entreprises.

En outre, lorsque ces entreprises ont été inscrites sur la liste à la demande de plusieurs Etats, l'adoption de ce régime doit au préalable faire l'objet d'un accord entre ces Etats.

§ 3. Les mesures prises en conformité du présent article sont communiquées à l'Office central. Elles entreront en vigueur, au plus tôt, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir de la date de la lettre par laquelle l'Office central aura notifié ces mesures aux autres Etats.

Les bagages en cours de transport ne seront pas affectés par lesdites mesures.

Article 59. RESPONSABILITÉ EN CAS D'ACCIDENTS NUCLÉAIRES

Le chemin de fer est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu de la présente Convention, lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et que, en vertu des prescriptions spéciales en vigueur dans un Etat contractant réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

TITRE VI. DISPOSITIONS FINALES

Article 60. SIGNATURE

La présente Convention, dont les Annexes font partie intégrante, demeure ouverte jusqu'au 30 avril 1970 à la signature des Etats précédemment contractants et de ceux qui ont été invités à se faire représenter à la Conférence ordinaire de révision.

Article 61. RATIFICATIONS. MISE EN VIGUEUR

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés le plus tôt possible auprès du Gouvernement suisse.

Lorsque la Convention aura été ratifiée par quinze Etats ou au plus tard un an après la signature, le Gouvernement suisse se mettra en rapport avec les Gouvernements intéressés à l'effet d'examiner avec eux la possibilité de mettre la Convention en vigueur.

Article 62. ADHÉSION À LA CONVENTION

§ 1. Tout Etat non signataire qui veut adhérer à la présente Convention adresse sa demande au Gouvernement suisse, qui la communique à tous les Etats contractants avec une note de l'Office central sur la situation des chemins de fer de l'Etat demandeur au point de vue des transports internationaux.

§ 2. A moins que dans les six mois à compter de la date de cet avis, deux Etats au moins n'aient notifié leur opposition au Gouvernement suisse, la demande est admise de plein droit et avis en est donné par le Gouvernement suisse à l'Etat demandeur et à tous les Etats contractants.

Dans le cas contraire, le Gouvernement suisse notifie à tous les Etats contractants et à l'Etat demandeur que l'examen de la demande est ajourné.

§ 3. Toute admission produit ses effets un mois après la date de l'avis envoyé par le Gouvernement suisse, ou si, à l'expiration de ce délai, la Convention n'est pas encore en vigueur, à la date de la mise en vigueur de celle-ci.

Article 63. DURÉE DE L'ENGAGEMENT DES ETATS CONTRACTANTS

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

La Convention est valable, pour tout Etat contractant, jusqu'au 31 décembre de la cinquième année qui suivra sa mise en vigueur. Tout Etat qui voudrait se dégager pour l'expiration de cette période devra notifier son intention au moins un an à l'avance au Gouvernement suisse, qui en informera tous les Etats contractants.

A défaut de notification dans le délai indiqué, l'engagement sera prolongé de plein droit pour une période de trois années, et ainsi de suite, de trois ans en trois ans, à défaut de dénonciation un an au moins avant le 31 décembre de la dernière année de l'une des périodes triennales.

§ 2. Les Etats admis à participer à la Convention au cours de la période quinquennale ou d'une des périodes triennales sont engagés jusqu'à la fin de cette période, puis jusqu'à la fin de chacune des périodes suivantes, tant qu'ils n'auront pas dénoncé leur engagement un an au moins avant l'expiration de l'une d'entre elles.

Article 64. RÉVISION DE LA CONVENTION

§ 1. Les Délégués des Etats contractants se réunissent pour la révision de la Convention, sur la convocation du Gouvernement suisse, au plus tard cinq ans après la mise en vigueur de la présente Convention.

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

D'entente avec la majorité des Etats contractants, le Gouvernement suisse invite aussi des Etats non contractants.

D'entente avec la majorité des Etats contractants, l'Office central invite à assister à la Conférence des représentants :

- a) D'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport;
- b) D'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport.

La participation aux débats de délégations des Etats non contractants ainsi que des organisations internationales mentionnées au quatrième alinéa sera réglée pour chaque Conférence dans le règlement des délibérations.

D'entente avec la majorité des Gouvernements des Etats contractants, l'Office central peut, avant les Conférences de révision ordinaires et extraordinaires, convoquer des Commissions pour l'examen préliminaire des propositions de révision. Les dispositions de l'Annexe II sont applicables par analogie à ces Commissions.

§ 2. La mise en vigueur de la Convention nouvelle à laquelle aboutit une conférence de révision emporte abrogation de la Convention antérieure et de ses Annexes même à l'égard des Etats contractants qui ne ratifieraient pas la Convention nouvelle.

§ 3. Dans l'intervalle des conférences de révision, les articles 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 29, 37, 44, 45, 46, 49 et l'Annexe III peuvent être modifiés par une Commission de révision. L'organisation et le fonctionnement de cette Commission font l'objet de l'Annexe II à la présente Convention.

Les décisions de la Commission de révision sont notifiées sans délai aux Gouvernements des Etats contractants par l'intermédiaire de l'Office central. Elles sont tenues pour acceptées, à moins que, dans les quatre mois comptés à partir du jour de la notification, cinq au moins des Gouvernements n'aient formulé des objections. Ces décisions entrent en vigueur le premier jour du huitième mois qui suit le mois au cours duquel l'Office central a porté leur acceptation à la connaissance des Gouvernements des Etats contractants. L'Office central désigne ce jour lors de la notification de l'acceptation des décisions.

Article 65. TEXTES DE LA CONVENTION. TRADUCTIONS OFFICIELLES

La présente Convention a été conclue et signée en langue française selon l'usage diplomatique établi.

Au texte français sont joints un texte en langue allemande, un texte en langue anglaise, un texte en langue italienne et un texte en langue arabe, qui ont la valeur de traductions officielles.

En cas de divergence, le texte français fait foi.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé la présente Convention.

FAIT à Berne, le sept février mil neuf cent soixante-dix, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

Pour l'Algérie :

M'HAMED YOUSFI

Pour l'Autriche :

R. STANFEL

Pour la Belgique :

L. COLOT

Pour la Bulgarie :

L. ANGUELOV

Pour le Danemark :

S. A. JENSTRUP

Pour l'Espagne :

J. F. DE ALCOVER

Pour la Finlande :

HAKAN KROGIUS

Pour la France :

J. GABARRA

Pour la Grèce :

J. GEORGIU

Pour la Hongrie :

D. KUZSEL

Pour l'Irak :

A. J. AL-SAADI

Pour l'Iran :

Pour l'Irlande :

J. O'CALLAGHAN

Pour l'Italie :

FRANCO MOLINENGO

Pour le Liban :

M. FARAH

Pour le Liechtenstein :

BECK

Pour le Luxembourg :

EICHHORN

Pour le Maroc :

EL FASSI

Pour la Norvège :

N. A. JØRGENSEN

Pour les Pays-Bas :

BEELAERTS VAN BLOKLAND

Pour la Pologne :

Dr. ZOLCIŃSKI

Pour le Portugal :

ABILIO PINTO DE LEMOS

Pour la Roumanie :

A-D. POPA

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :

G. G. D. HILL

Pour la Suède :

GUNNAR TORGILS

Pour la Suisse :

SCHALLER

Pour la Syrie :

AL HASSAN

Pour la Tchécoslovaquie :

Dr ZACH

Pour la Tunisie :

T. AMEUR

Pour la Turquie :

KEMAL DEMIRER H. GERMEYANLIGIL

Pour la Yougoslavie :

L. ILIĆ

A N N E X E I

(Article 54)

RÈGLEMENT RELATIF À L'OFFICE CENTRAL DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR CHEMINS DE FER (OCTI)

Article Premier. § I. L'Office central des transports internationaux par chemins de fer (OCTI) siège à Berne, sous les auspices du Gouvernement suisse.

Le contrôle de son activité, tant sur le plan administratif que sur le plan financier, s'exerce dans le cadre établi par les dispositions de l'article 54 de la Convention et est confié à un Comité administratif.

A cet effet, le Comité administratif

- a) Veille à la bonne application par l'Office central des Conventions ainsi que des autres textes issus des conférences de révision et préconise, s'il y a lieu, les mesures propres à faciliter l'application de ces Conventions et textes;
- b) Donne des avis motivés sur les questions qui peuvent intéresser l'activité de l'Office central et qui lui sont soumises par un Etat contractant ou par le directeur de l'Office.

§ 2. a) Le Comité administratif se réunit à Berne. Il se compose de onze membres, choisis parmi les Etats contractants.

b) La Confédération suisse dispose d'un siège permanent dans le Comité, dont elle assume la présidence. Les autres Etats membres sont nommés pour cinq ans. Pour chaque période quinquennale, une Conférence diplomatique détermine, sur proposition du Comité administratif en fonction, la composition du Comité administratif, en tenant compte d'une équitable répartition géographique.

c) Si une vacance se produit parmi les Etats membres, le Comité administratif désigne lui-même un autre Etat contractant pour occuper le siège vacant.

d) Chaque Etat membre désigne, comme délégué au Comité administratif, une personne qualifiée en raison de son expérience des questions de transports internationaux.

e) Le Comité administratif établit son règlement intérieur et se constitue lui-même.

Il tient au moins une réunion ordinaire chaque année; il tient, en outre, des réunions extraordinaires lorsque trois Etats membres au moins en font la demande.

Le secrétariat du Comité administratif est assuré par l'Office central.

Les procès-verbaux des séances du Comité administratif sont envoyés à tous les Etats contractants.

f) Les fonctions de délégué d'un Etat membre sont gratuites et les frais de déplacement qu'elles entraînent sont à la charge de cet Etat.

§ 3. a) Le Comité administratif établit le règlement concernant l'organisation, le fonctionnement et le statut du personnel de l'Office central.

b) Le Comité administratif nomme le directeur général, le vice-directeur général, les conseillers et les conseillers-adjoints de l'Office central; le Gouvernement suisse lui présente des propositions pour la nomination du directeur général et du vice-directeur général. Pour ces nominations, le Comité administratif tient compte plus particulièrement de la compétence des candidats et d'une équitable répartition géographique.

c) Le Comité administratif approuve le budget annuel de l'Office central, en tenant compte des dispositions de l'article 2 ci-après, ainsi que le rapport annuel de gestion.

La vérification des comptes de l'Office central, qui a trait uniquement à la concordance des écritures et des pièces comptables, dans le cadre du budget, est exercée par le Gouvernement suisse. Celui-ci transmet ces comptes, avec un rapport, au Comité administratif.

Le Comité administratif communique aux Etats contractants, avec le rapport de gestion de l'Office central et le relevé des comptes annuels de celui-ci, les décisions, résolutions et recommandations qu'il est appelé à formuler.

d) Le Comité administratif adresse à chaque Conférence diplomatique chargée de déterminer sa composition, au moins deux mois avant l'ouverture de celle-ci, un rapport sur l'ensemble de son activité depuis la conférence précédente.

Article 2. § 1. Les frais de l'Office central sont supportés par les Etats contractants proportionnellement à la longueur des lignes de chemins de fer ou des parcours auxquels s'applique la Convention. Toutefois, les lignes de navigation participent aux dépenses proportionnellement à la moitié seulement de leurs parcours. Pour chaque Etat, la contribution ne peut dépasser un montant fixé par kilomètre. Sur proposition du Comité administratif en fonction, ce montant est arrêté pour chaque période quinquennale par la Conférence diplomatique chargée selon les dispositions de l'article premier, § 2 b), du présent Règlement de déterminer la composition du Comité administratif pour cette même période. Exceptionnellement, cette contribution peut, après accord entre le Gouvernement intéressé et l'Office central, et approbation du Comité administratif, être réduite de cinquante pour cent au maximum pour des lignes exploitées dans des conditions particulières. Le montant du crédit annuel afférent au kilomètre est fixé, pour chaque exercice, par le Comité administratif, l'Office central entendu. Il est toujours perçu en totalité. Lorsque les dépenses effectives de l'Office central n'ont pas atteint le montant du crédit calculé sur cette base, le solde non dépensé est versé à un fonds de réserve.

§ 2. A l'occasion de la remise aux Etats contractants du rapport de gestion et du relevé des comptes annuels, l'Office central les invite à verser leur part contributive aux dépenses de l'exercice écoulé. L'Etat qui, à la date du 1^{er} octobre, n'aurait pas versé sa part est, une deuxième fois, invité à le faire. Si ce rappel n'est pas suivi d'effet, l'Office central le renouvelle au début de l'année suivante, à l'occasion de l'envoi de son rapport de gestion pour l'exercice écoulé. Si, à la date du 1^{er} juillet suivant, aucun compte n'a été tenu de ce rappel, une quatrième démarche est faite auprès

de l'Etat retardataire pour l'amener à payer les deux annuités échues. En cas d'insuccès, l'Office central l'avise, trois mois plus tard, que, si le versement attendu n'a pas été effectué avant la fin de l'année, son abstention sera interprétée comme une manifestation tacite de sa volonté de se retirer de la Convention. A défaut d'une suite donnée à cette dernière démarche avant le 31 décembre, l'Office central, prenant acte de la volonté, tacitement exprimée par l'Etat défaillant, de se retirer de la Convention, procède à la radiation des lignes de cet Etat de la liste des lignes admises au service des transports internationaux.

§ 3. Les montants non recouvrés doivent, autant que possible, être couverts au moyen des crédits ordinaires dont dispose l'Office central et peuvent être répartis sur quatre exercices. La partie du déficit qui n'aurait pas pu être comblée de la sorte est portée, dans un compte spécial, au débit des autres Etats contractants dans la proportion du nombre de kilomètres de lignes soumises à la Convention à l'époque de la mise en compte et, pour chacun, dans la mesure où il a déjà, pendant la période de deux ans qui s'est terminée par la retraite de l'Etat défaillant, été partie avec lui à la Convention.

§ 4. L'Etat dont les lignes ont été radiées dans les conditions indiquées au § 2 ci-dessus ne peut les faire réadmettre au service des transports internationaux qu'en payant, au préalable, les sommes dont il est resté débiteur, pour les années entrant en considération et ce avec intérêt de cinq pour cent à compter de la fin du sixième mois écoulé depuis le jour où l'Office central l'a invité la première fois à payer les parts contributives lui incombant.

Article 3. § 1. L'Office central publie un bulletin mensuel contenant les renseignements nécessaires à l'application de la Convention, notamment les communications relatives à la liste des lignes de chemins de fer et d'autres entreprises et aux objets exclus du transport ou admis sous certaines conditions, ainsi que les études qu'il jugerait utile d'y insérer.

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

Article 4. § 1. Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés peuvent être adressés par l'entreprise créancière à l'Office central pour qu'il en facilite le recouvrement. A cet effet, l'Office central met l'entreprise de transport débitrice en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

§ 2. Si l'Office central estime que les motifs de refus allégués sont suffisamment fondés, il renvoie les parties à se poursuivre devant le juge compétent ou, si les parties en font la demande, devant le tribunal arbitral prévu à l'article 57 de la Convention (Annexe III).

§ 3. Lorsque l'Office central estime que la totalité ou une partie de la somme est réellement due, il peut, après avoir consulté un expert, déclarer que l'entreprise de transport débitrice est tenue de verser à l'Office central tout ou partie de la créance; la somme ainsi versée doit rester consignée jusqu'à décision au fond par le juge compétent ou par le tribunal arbitral prévu à l'article 57 de la Convention (Annexe III).

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

§ 5. Dix jours après cette nouvelle mise en demeure, si elle est restée infructueuse, l'Office central adresse à l'Etat contractant dont dépend l'entreprise de transport un avis motivé, en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre et notamment à examiner s'il doit maintenir sur la liste les lignes de l'entreprise de transport débitrice.

§ 6. Si l'Etat contractant dont dépend l'entreprise de transport débitrice déclare que, malgré le non-paiement, il ne croit pas devoir faire rayer de la liste cette entreprise, ou s'il laisse sans réponse pendant six semaines la communication de l'Office central, il est réputé de plein droit accepter la garantie de la solvabilité de ladite entreprise, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

Article 5. Il est perçu une rémunération pour couvrir les frais particuliers résultant de l'activité prévue à l'article 54, § 1, lettres *d*) à *f*), de la Convention. Le montant de cette rémunération est fixé par le Comité administratif, sur proposition de l'Office central.

A N N E X E 11

(Article 64, § 3)

STATUT RELATIF À LA COMMISSION DE RÉVISION

Article premier. Les Gouvernements des Etats contractants communiquent leurs propositions concernant les objets rentrant dans la compétence de la Commission, à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer, qui les porte immédiatement à la connaissance des autres Etats contractants.

Article 2. L'Office central invite la Commission à siéger chaque fois que la nécessité s'en fait sentir ou sur la demande d'au moins cinq Etats contractants.

Tous les Etats contractants sont avisés des sessions de la Commission deux mois à l'avance. L'avis doit indiquer exactement les questions dont l'inscription à l'ordre du jour est demandée.

Article 3. Tous les Etats contractants peuvent prendre part aux travaux de la Commission.

Un Etat peut se faire représenter par un autre Etat; toutefois, un Etat ne peut représenter plus de deux autres Etats.

Chaque Etat supporte les frais de ses représentants.

Article 4. L'Office central instruit les questions à traiter et assume le service du secrétariat de la Commission.

Le Directeur général de l'Office central ou son représentant prend part aux séances de la Commission avec voix consultative.

Article 5. D'entente avec la majorité des Etats contractants, l'Office central invite à assister, avec voix consultative, aux séances de la Commission, des représentants :

- a) D'Etats non contractants,
- b) D'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport, sous condition de réciprocité,
- c) D'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport, sous condition de réciprocité.

Article 6. La Commission est valablement constituée lorsque la moitié des Etats contractants sont représentés.

Article 7. La Commission désigne pour chaque session un président et un ou deux vice-présidents.

Article 8. Les délibérations ont lieu en français et en allemand. Les exposés des membres de la Commission sont traduits immédiatement de vive voix et en substance. Le texte des propositions et les communications du président sont traduits in extenso.

Article 9. Le vote a lieu par délégation et, sur demande, à l'appel nominal; chaque délégation d'un Etat contractant représenté à la séance a droit à une voix.

Une proposition est adoptée si le nombre de voix positives est :

- a) Au moins égal au tiers du nombre des Etats représentés à la Commission,
- b) Supérieur au nombre des voix négatives.

Article 10. Les procès-verbaux des séances résument les délibérations dans les deux langues. Les propositions et les décisions doivent y être insérées textuellement dans les deux langues. En cas de divergences entre le texte français et le texte allemand du procès-verbal en ce qui concerne les décisions, le texte français fait foi.

Les procès-verbaux sont distribués aux membres aussitôt que possible.

Si leur approbation ne peut avoir lieu au cours de la session, les membres remettront au secrétariat dans un délai approprié les corrections éventuelles.

Article 11. Pour faciliter les travaux, la Commission peut constituer des sous-commissions; elle peut aussi constituer des sous-commissions chargées de préparer pour une session ultérieure des questions déterminées.

Chaque sous-commission désigne un président, un vice-président et, si le besoin s'en fait sentir, un rapporteur. Pour le reste, les dispositions des articles 1 à 5 et 8 à 10 sont applicables par analogie aux sous-commissions.

A N N E X E I I I

(Article 57)

RÈGLEMENT D'ARBITRAGE

Article premier. NOMBRE DES ARBITRES

Les tribunaux arbitraux constitués pour connaître des litiges autres que ceux entre Etats se composeront d'un, de trois ou de cinq arbitres, suivant les stipulations du compromis.

Article 2. CHOIX DES ARBITRES

§ 1. Une liste d'arbitres est préétablie. Chaque Etat contractant peut désigner au plus deux de ses ressortissants, spécialistes du droit international des transports, pour être inscrits sur la liste d'arbitres, établie et tenue à jour par le Gouvernement suisse.

§ 2. Si le compromis prévoit un arbitre unique, celui-ci est choisi d'un commun accord par les parties.

Si le compromis prévoit trois ou cinq arbitres, chacune des parties choisit un ou deux arbitres, selon le cas.

Les arbitres choisis conformément à l'alinéa précédent désignent d'un commun accord le troisième ou le cinquième arbitre, selon le cas, lequel préside le tribunal arbitral.

Si les parties sont en désaccord sur le choix de l'arbitre unique ou si les arbitres choisis par les parties sont en désaccord sur la désignation du troisième ou du cinquième arbitre, selon le cas, le tribunal arbitral est complété par un arbitre désigné par le Président du Tribunal fédéral suisse, à la requête de l'Office central.

Le tribunal arbitral est composé de personnes figurant sur la liste visée au § 1. Toutefois, si le compromis prévoit cinq arbitres, chacune des parties peut choisir un arbitre en dehors de la liste.

§ 3. L'arbitre unique, le troisième ou le cinquième arbitre doit être d'une nationalité autre que celle des parties.

L'intervention au litige d'une tierce partie demeure sans effet sur la composition du tribunal arbitral.

Article 3. COMPROMIS

Les parties qui recourent à l'arbitrage concluent un compromis, lequel spécifie en particulier :

- a) L'objet du différend, déterminé d'une façon aussi précise et claire que possible;
- b) La composition du tribunal et les délais utiles pour la nomination du ou des arbitres;
- c) Le lieu du tribunal.

Pour l'ouverture de la procédure arbitrale, le compromis doit être communiqué à l'Office central.

Article 4. PROCÉDURE

Le tribunal arbitral décide lui-même de la procédure à suivre en tenant compte notamment des dispositions ci-après :

- a) Le tribunal arbitral instruit et juge les causes dont il est saisi sur les éléments fournis par les parties sans être lié, lorsqu'il est appelé à dire le droit, par les interprétations de celles-ci;
- b) Il ne peut accorder plus ou autre chose que les conclusions du demandeur, ni moins que ce que le défendeur a reconnu comme étant dû;
- c) La sentence arbitrale, dûment motivée, est rédigée par le tribunal arbitral et notifiée aux parties par l'intermédiaire de l'Office central;
- d) Sauf disposition contraire de droit impératif du lieu où siège le tribunal arbitral, la sentence arbitrale n'est pas susceptible de recours, exception faite toutefois de la révision ou de la nullité.

Article 5. GREFFE

L'Office central fonctionne comme greffe du tribunal arbitral.

Article 6. FRAIS

La sentence arbitrale fixe les frais et dépens, y compris les honoraires des arbitres, et décide à laquelle des parties le paiement en incombe ou dans quelle proportion ils sont partagés entre elles.

[OFFICIAL ENGLISH TRANSLATION¹ — TRADUCTION ANGLAISE OFFICIELLE²]

INTERNATIONAL CONVENTION³ CONCERNING THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND LUGGAGE BY RAIL (CIV)

The undersigned plenipotentiaries, having recognised the need to revise the International Convention concerning the Carriage of Passengers and Luggage by Rail, signed at Berne on 25 February 1961,⁴ have resolved, in accordance with Article 68 of that Convention, to conclude a new Convention for that purpose and have agreed upon the following Articles:

¹ Translation supplied by the Government of the United Kingdom.

² Traduction fournie par le Gouvernement du Royaume-Uni.

³ Came into force on 1 January 1975 in respect of the following States on behalf of which an instrument of ratification or an application for accession had been deposited with the Government of Switzerland, after 15 instruments of ratification had been deposited with the latter, in accordance with articles 61 and 62 of the Convention and paragraph 1 of Protocol I drawn up by the Diplomatic Conference convened to bring into force the International Conventions of 7 February 1970 concerning the carriage of goods by rail (CIM) and the carriage of passengers and luggage by rail (CIV), concluded at Berne on 9 November 1973:*

<i>State</i>	<i>Date of deposit of the instrument of ratification, or of the application for accession (a)</i>	<i>State</i>	<i>Date of deposit of the instrument of ratification, or of the application for accession (a)</i>
Algeria	22 June 1972	applicable to the transport of passengers, luggage and goods between Ireland and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland.)	
Austria	7 July 1972	Liechtenstein	29 November 1972
Belgium	28 March 1973	Luxembourg	29 May 1972
Bulgaria	28 September 1973	Netherlands	26 April 1971
Czechoslovakia	11 June 1974	Norway	14 June 1973
Denmark	4 March 1971	Poland	11 October 1974
France	13 February 1973	Portugal	15 October 1971
German Democratic Republic	8 June 1972 a	Romania	27 November 1974
Germany, Federal Republic of**	28 May 1974 a	Spain	22 August 1974
(With a declaration that the Convention will also be applicable to Berlin (West) from the date of its entry into force for the Federal Republic of Germany.)		Sweden	26 November 1974
Greece	8 December 1972	Switzerland	21 July 1972
Hungary	20 February 1974	Syrian Arab Republic	20 November 1973
Iran	31 July 1971 a	Tunisia	21 May 1973
Ireland	1 November 1974	United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	16 September 1974
(With a reservation to the effect that the Convention will not be		Yugoslavia	9 June 1971

The Convention came into force for the States hereafter on the first day of the second month following the month during which the Government of Switzerland notified the Contracting States of the deposit of instruments of ratification, in accordance with the final part of Protocol I:

<i>State</i>	<i>Date of deposit of the instrument of ratification</i>	<i>State</i>	<i>Date of deposit of the instrument of ratification</i>
Finland	23 December 1974	Morocco	9 May 1975
(With effect from 1 February 1975.)		(With effect from 1 July 1975.)	
Iraq	7 February 1975	Italy	2 March 1976
(With effect from 1 April 1975.)		(With effect from 1 May 1976.)	
		Turkey	1 April 1976
		(With effect from 1 July 1976.)	

* See p. 409 of this volume.

** See p. 404 of this volume for the text of the declaration made upon accession.

⁴ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1100, p. 3.

PART I. PURPOSE AND SCOPE OF THE CONVENTION

Article 1. RAILWAYS AND TRAFFIC TO WHICH THE CONVENTION APPLIES

1. This Convention shall apply, subject to the exceptions set forth in the following paragraphs, to the carriage of passengers and luggage under international transport documents made out for a journey over the territories of at least two of the Contracting States and exclusively over lines included in the list compiled in accordance with Article 55.

2. Carriage between stations* of departure and arrival situated in the territory of the same State, and performed over the territory of another State only in transit shall not be subject to this Convention:

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

3. Carriage between stations in two adjacent States and between stations in two States involving transit through the territory of a third State shall, in cases where the lines over which carriage is performed are exclusively operated by the railways of one of those three States and where there is nothing to the contrary in the laws and regulations of any of the said States, be governed by the law of the State whose railways operate the lines.

4. The international tariffs shall determine the places between which international transport documents shall be issued.

Article 2. PROVISIONS CONCERNING CARRIAGE BY MORE THAN ONE MODE OF TRANSPORT

1. Regular road or shipping services which are complementary to railway services and on which international traffic is carried may, in addition to services on railway lines, be included in the list referred to in Article 1. Nevertheless such services, insofar as they connect at least two Contracting States, may only be included in the list by agreement between those States.

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

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

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

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

Article 3. OBLIGATION OF THE RAILWAY TO CARRY

1. The railway shall be bound to undertake the carriage of any passengers and luggage subject to the terms of this Convention, provided that:

- (a) The passenger complies with the provisions of this Convention and of the international tariffs applicable;
- (b) Carriage can be undertaken by ordinary transport facilities;
- (c) Carriage is not prevented by circumstances which the railway cannot avoid and which it is not in a position to remedy.

2. When the competent authority decides that a service shall be discontinued or suspended totally or partially, the measures adopted for this purpose shall, without delay, be brought to the notice of the public and of the railways, which shall be responsible for informing the railways of the other States with a view to their publication.

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

PART II. THE CONTRACT OF CARRIAGE

Chapter I. *CARRIAGE OF PASSENGERS*

Article 4. ENTITLEMENT TO TRAVEL

Subject to exceptions provided for in the international tariffs, the passenger shall, from the start of his journey, be in possession of a valid transport document which he shall retain throughout the journey, produce on demand to ticket inspectors and give up on demand at the end of the journey.

Article 5. TICKETS

1. Tickets issued for international travel under the Convention shall bear the mark Φ .

2. The following particulars shall be shown on such tickets, subject to exceptions provided for in the international tariffs:

- (a) The stations of departure and arrival;
- (b) The route; if a choice of routes or means of transport is permitted, that facility shall be stated;
- (c) The category of train and class of carriage;
- (d) The fare;
- (e) The date on which the ticket becomes available;
- (f) The period of availability.

3. The language in which tickets shall be printed and made out, and their form and content, shall be determined by international tariffs or agreements between railways.

4. Covers containing sectional coupons issued under an international tariff shall be deemed to be a single transport document for the purposes of this Convention.

5. Unless the international tariffs otherwise provide, tickets shall only be transferable if they are not made out in the passenger's name and if the journey has not begun.

6. On receipt of the ticket, the passenger shall make sure that it has been made out in accordance with his instructions.

Article 6. REDUCED FARES FOR CHILDREN

1. Children under five years of age shall be carried free without a ticket provided that separate seats are not claimed for them.

2. Children of five years of age or over but under ten years of age and children under five for whom separate seats are claimed shall be carried at a reduced fare not exceeding one half of the fare charged for adults, except for supplements charged for the use of certain carriages or trains and subject to the rounding up of fares in accordance with the regulations of the administration issuing the ticket.

Such reduction need not be made in the case of tickets issued at a rate below that of the normal single fare.

3. The international tariffs may however provide for different age limits from those laid down in paragraphs 1 and 2 of this Article provided that such age limits shall be not less than four in respect of free travel under paragraph 1, nor less than ten in respect of reduced fares under paragraph 2 of this Article.

Article 7. PERIOD OF AVAILABILITY OF TICKETS. BREAKS OF JOURNEY AT INTERMEDIATE STATIONS. USE OF SEATS

The period of availability of tickets and breaks of journey shall be governed by the international tariffs.

The occupation, allocation and reservation of seats in trains shall be governed by the tariffs or the railways' regulations.

Article 8. CHANGE OF CLASS OF CARRIAGE OR CATEGORY OF TRAIN

A passenger may occupy a seat of a higher class or travel in a train of a higher category than that stated on his ticket or alter his itinerary subject to the conditions laid down in the international tariffs.

Article 9. PASSENGERS WITHOUT VALID TICKETS

1. Any passenger who cannot produce a valid ticket shall pay a surcharge in addition to the fare; such surcharge shall be calculated according to the regulations of the railway requiring such payment.

2. Tickets which have been altered without authority shall be deemed invalid and shall be withdrawn by the railway staff.

3. Any passenger who refuses to pay the fare or the surcharge upon demand may be required to leave the train. Such a passenger shall not be entitled to receive his luggage at any station other than the destination station.

Article 10. PERSONS NOT PERMITTED TO TRAVEL OR PERMITTED TO TRAVEL ONLY UNDER CERTAIN CONDITIONS

1. The following persons shall not be permitted to enter trains or may be required to leave them in the course of a journey:

(a) Persons in an intoxicated condition or whose behaviour is improper or who infringe the laws and regulations applicable; such persons shall not be entitled to a refund of their fares or of any luggage charges they may have paid;

(b) Persons who, because of sickness or otherwise, appear likely to inconvenience other passengers unless a whole compartment has been reserved for them in advance or can be put at their disposal on payment therefor; persons who fall ill during a journey shall, however, be carried at least as far as the nearest station at which they can be given the necessary attention. Their fares shall be refunded in accordance with the conditions laid

down in Article 23, subject to deduction of the amounts due for the distance travelled; where appropriate, these conditions shall likewise apply in the case of luggage charges.

2. The carriage of persons suffering from infectious or contagious diseases shall be subject to international conventions and regulations or, failing that, to the laws and regulations in force in each State.

Article 11. TAKING OF HAND LUGGAGE AND ANIMALS INTO CARRIAGES

1. Passengers may take with them into carriages, without extra charge, articles which can be handled easily (hand luggage). A passenger is only entitled to the space above and below his seat for his hand luggage.

This rule shall apply with any necessary modifications where the carriages are of a special type, including those containing a luggage compartment.

2. The following shall not be taken into carriages:

(a) Substances and articles which are not acceptable for carriage as luggage under Article 15 (c), unless otherwise provided in the tariffs; nevertheless, passengers carrying firearms in the course of public duty or with legal or administrative authority shall be allowed to carry ammunition not exceeding the lowest maximum quantity permitted by the regulations in force in any of the countries through which they pass. Guards escorting prisoners and travelling with them in special carriages or compartments shall be permitted to carry loaded firearms;

(b) Articles liable to annoy or inconvenience passengers or to cause damage;

(c) Articles which it is forbidden by Customs regulations or regulations of other administrative authorities to take into a carriage;

(d) Live animals. Nevertheless, dogs may be admitted if they are held in the lap or closely on a lead on the floor of the carriage and muzzled in such a way as to be of no danger to other occupants of the carriage; in addition, other small animals may be admitted if they are kept in cages, boxes, baskets or other suitable receptacles made in such a way as to exclude any risk of injury to, or soiling of, passengers and any damage to, or soiling of, the carriage and hand luggage therein, and if the receptacles can be held in the lap or stowed as hand luggage. Dogs and other small animals shall, in addition, only be admitted if they cannot inconvenience passengers by their smell or noise, if the laws and regulations of the different States are not contravened and if no passenger objects. Tariffs or timetables may prohibit or authorise the admission of animals into certain kinds of carriages or trains. The tariffs shall indicate whether, and for which animals, fares shall be paid.

3. The international tariffs may prescribe the conditions under which articles taken into carriages contrary to the provisions of paragraphs 1 and 2 (b) of this Article shall nevertheless be carried as hand luggage or as luggage.

4. Railway servants shall have the right to satisfy themselves, in the presence of the passenger, as to the nature of any articles taken into a carriage when there is good reason to suppose that there has been a contravention of the provisions of paragraph 2 of this Article, other than those of paragraph 2 (c). If it is not possible to determine the person who has taken with him the articles to be examined, the railway shall carry out this examination in the presence of two witnesses not connected with the railway.

5. Passengers shall themselves be responsible for the care of any articles and animals which they take with them, except when they cannot exercise such care because they are in a carriage of a special type referred to in paragraph 1 of this Article.

Passengers shall be liable for all damage caused by articles or animals which they have brought with them into a carriage unless they can prove that the damage was caused by the wrongful act or neglect of the railway.

Article 12. TRAINS. TIMETABLES

1. The trains available for travel shall be those shown in the timetables and such extra trains as may be put on to meet traffic requirements.
2. The railways shall publish the train timetables in an appropriate manner.
3. The timetables or the tariffs shall indicate restrictions on the use of certain trains or of certain classes of carriage.

Article 13. MISSED CONNECTIONS. CANCELLATION OF TRAINS

When a connection is missed owing to late running or when a train is cancelled for all or part of its route, and a passenger affected thereby wishes to continue his journey, the railway shall convey him and his luggage, without extra charge and insofar as may be practicable, in a train proceeding towards the same destination on the same line or by another route over the lines of the railways of the original route, so as to enable him to reach his destination with the least delay. The station-master shall, where necessary, certify on the ticket that the connection has been missed or the train cancelled, extend the availability of the ticket so far as may be necessary and make it valid for the new route, for a higher class or for a train subject to higher fares. Nevertheless, the railway shall be entitled by inserting provisions in the tariff or timetable to exclude the use of certain trains for this purpose.

Chapter II. *CARRIAGE OF LUGGAGE*

Article 14. ARTICLES ACCEPTABLE FOR CARRIAGE

1. Articles contained in trunks, baskets, suitcases, travelling bags, hat-boxes and other similar receptacles, as well as the receptacles themselves, shall be accepted for carriage as luggage.
2. The international tariffs may authorise, on specified conditions, the carriage of other articles and of animals as luggage.
3. The railways shall be entitled to refuse or restrict the carriage of luggage in certain trains or certain categories of trains.

Article 15. ARTICLES NOT ACCEPTABLE FOR CARRIAGE

The following shall not be accepted for carriage as luggage:

- (a) Articles the carriage of which is a monopoly of the postal authorities in any one of the territories in which the luggage is to be carried;
- (b) Articles the carriage of which is prohibited in any one of the territories in which the luggage is to be carried;
- (c) Dangerous substances or articles, in particular loaded firearms, explosive or inflammable substances or articles, oxidising, toxic, radioactive, corrosive or repugnant substances or substances liable to cause infection.

The international tariffs may provide for the acceptance for carriage as luggage, subject to specified conditions, of certain substances and articles not acceptable for carriage under sub-paragraph (c) of this Article.

Article 16. RESPONSIBILITY OF PASSENGERS IN RESPECT OF THEIR LUGGAGE.
SURCHARGES

1. The holder of a luggage registration voucher shall be responsible for compliance with the provisions of Articles 14 and 15; he shall be liable for all consequences of any contravention of these provisions.

2. If there are good grounds for suspecting a contravention of the said provisions, the railway shall have the right to examine the contents of luggage in order to check whether they comply with those provisions unless the laws or regulations of the State in which the luggage is for the time being situated prohibit such examination. The holder of the registration voucher shall be invited to attend the examination; if he fails to attend or cannot be found, the examination shall, in the absence of other laws or regulations in the State in which the examination takes place, be carried out in the presence of two witnesses not connected with the railway. If any contravention is established, the expenses arising from the examination shall be defrayed by the holder of the luggage registration voucher.

3. In the event of any contravention of the provisions of Article 14 or 15, the holder of the luggage registration voucher shall pay a surcharge as laid down in the international tariffs in addition to any difference in carriage charges payable and, if appropriate, compensation for any loss or damage caused.

Article 17. CONDITION, PACKING AND MARKING OF LUGGAGE

1. Luggage in a defective state or condition or which is inadequately packed or which shows obvious signs of damage may be refused by the railway. Nevertheless, if such luggage is accepted, the railway shall be entitled to enter an appropriate note on the luggage registration voucher. Acceptance by the passenger of a voucher bearing such a note shall be treated as an acknowledgement by the passenger that the condition of the luggage is as described.

2. The passenger shall be obliged to indicate on each item of luggage, in a clearly visible place, his name, his address, the destination station and the country of destination, in a sufficiently durable, clear and indelible manner so as to avoid any possible confusion. The railway shall be entitled to refuse to accept items which do not bear the prescribed details. Out-of-date details shall be removed or made illegible by the passenger.

Article 18. REGISTRATION AND CARRIAGE OF LUGGAGE

1. Luggage shall be registered only on production of a valid ticket available at least as far as the destination of the luggage and by the route indicated on the ticket.

If the ticket is available by more than one route, or if the destination is served by more than one station, the passenger shall specify precisely the route to be followed or the station to which the luggage is to be registered. The railway shall not be liable for any consequences arising from the passenger's failure to comply with this requirement.

If the tariffs so provide, a passenger may, during the period of availability of his ticket, register luggage either direct for the whole journey from the forwarding station to the destination station or for any portion thereof.

The tariffs shall determine whether, and on what conditions, luggage may be accepted for carriage by a route other than that indicated on the ticket produced or without production of a ticket. If the tariffs provide that luggage may be accepted for carriage without production of a ticket, the provisions of this Convention determining the rights and obligations of passengers travelling with their luggage shall apply to persons despatching registered luggage without producing tickets.

2. The carriage charges for luggage shall be paid on registration.

3. In all other respects, the formalities with regard to registration of luggage shall be determined by the laws and regulations in force at the forwarding station.

4. The passenger may, subject to the regulations in force at the forwarding station, indicate the train by which the luggage is to be despatched. If he does not do so the luggage shall be forwarded by the first appropriate train.

If the luggage has to be transferred at a junction, carriage shall be performed by the first train by which, under the national regulations, the normal luggage service can be ensured.

Luggage shall only be forwarded in the above-mentioned manner if the formalities required by Customs or by other administrative authorities at departure or during the journey so permit.

Article 19. LUGGAGE REGISTRATION VOUCHER

1. A registration voucher shall be issued to the passenger at the time when the luggage is registered.

2. Luggage registration vouchers in respect of international traffic governed by this Convention shall bear the mark Φ and, in the absence of provisions to the contrary in the international tariffs, shall contain the following particulars:

- (a) The names of the forwarding and destination stations;
- (b) The route;
- (c) The date on which the luggage is handed in for carriage and the train for which it is intended;
- (d) The number of tickets unless the luggage is handed in for carriage without production of a ticket;
- (e) The number of pieces of luggage and their weight;
- (f) The amount of the carriage charges and any other charges.

3. The form of, and the language in which, the luggage registration vouchers are to be printed and made out shall be determined by the international tariffs or by agreements between railways.

4. On receipt of the luggage registration voucher, the passenger shall make sure that it has been made out in accordance with his instructions.

Article 20. DELIVERY

1. Luggage shall be delivered on surrender of the luggage registration voucher and, where appropriate, on payment of the charges relating to the carriage. The railway shall not be required to establish that the holder of the voucher is entitled to take delivery.

It shall be equivalent to delivery of the luggage to the holder of the luggage registration voucher, if the luggage has been handed over, in accordance with the provisions in force, to Customs or octroi authorities at their premises or warehouses, when these are not subject to railway supervision, or if live animals have been handed over to third parties.

2. The holder of the luggage registration voucher shall be entitled to require delivery of the luggage at the office of the destination station as soon as sufficient time has elapsed after the arrival of the train on which it was due to be carried for it to be put at his disposal and, where appropriate, for the completion of any formalities required by Customs and other administrative authorities.

3. Failing surrender of the luggage registration voucher the railway shall only be obliged to hand over the luggage if the person claiming it proves his right thereto; if the person's right to claim appears insufficiently substantiated, the railway may require security to be given.

4. Luggage shall be delivered at the station to which it has been registered. Nevertheless, if the holder of the voucher so requests in good time, and circumstances permit and Customs regulations or the regulations of other administrative authorities are not thereby contravened, luggage may be handed back at the forwarding station or delivered at an intermediate station on surrender of the registration voucher and, if the tariff so requires, on production of the ticket.

5. The holder of a registration voucher whose luggage has not been delivered in accordance with paragraph 2 of this Article may require the date and time when he claimed delivery to be endorsed on the voucher.

6. If the holder of the luggage registration voucher so requires, the railway shall carry out an examination of the luggage in his presence in order to establish any alleged damage. The holder of the luggage registration voucher shall have the right to refuse to accept the luggage if the railway does not comply with his request.

7. In all other respects, delivery shall be subject to the laws and regulations in force on the railway responsible for delivery.

Chapter III. *PROVISIONS APPLICABLE TO THE CARRIAGE OF BOTH PASSENGERS AND LUGGAGE*

Article 21. TARIFFS. PRIVATE AGREEMENTS

1. International tariffs drawn up by the railways shall contain all the special conditions governing carriage, all the information necessary for calculating fares and other charges, and shall specify where necessary the conditions under which rates of exchange will be taken into account.

2. Publication of international tariffs shall be compulsory only in those States whose railways participate in such tariffs as railways of departure or destination. These tariffs and amendments thereto shall come into force on the date specified when they are published. Increases in fares and charges, and any other measures that have the effect of making the conditions of carriage prescribed in such tariffs more onerous, shall not come into force until at least six days after their publication.

Amendments to the fares and other charges provided for in the international tariffs made in order to take account of fluctuations in rates of exchange as well as corrections of obvious errors shall come into force on the day after their publication.

3. At every station which is open for international traffic, facilities shall be given for the passenger to acquaint himself with the international tariffs or with extracts therefrom showing the prices of international tickets obtainable at that station, and the corresponding luggage charges.

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

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

Reductions in the charges or other concessions may be granted for the purpose of railway or public services or for charitable, educational or instructional purposes.

Publication of the measures taken under the second and third sub-paragraphs of this paragraph shall not be compulsory.

Article 22. FORMALITIES REQUIRED BY CUSTOMS OR OTHER ADMINISTRATIVE AUTHORITIES

Passengers shall be obliged to comply with the regulations issued by Customs or by other administrative authorities concerning their own persons and the examination of their

luggage and hand luggage. Passengers shall be present at such examination unless otherwise provided by law or by regulations. The railway shall be under no liability towards passengers who disregard these obligations.

Article 23. REFUNDS AND ADDITIONAL PAYMENTS

1. Fares and charges shall be refunded wholly or in part, when
 - (a) The ticket has not been used or has only been partially used,
 - (b) The ticket, owing to shortage of seats, has been used in a class or a train of a lower category than that for which it was issued,
 - (c) Luggage has been taken back, either at the forwarding station, or at an intermediate station.

The international tariffs shall prescribe the documents and certificates which must be produced in support of a claim for refund, the amounts to be refunded and the amounts excluded from the refund.

2. Nevertheless, these tariffs may, in certain specified cases, exclude refunds of fares or charges or make such refunds subject to certain conditions.

3. No claim for a refund based on the provisions of this Article, or on those of Article 10 (b) will be accepted unless made to the railway within a period of six months from the expiration of the period of availability of the ticket or the date of issue of the luggage registration voucher as the case may be.

4. Where the tariff has been incorrectly applied, or the carriage or other charges have been wrongly calculated, overcharges shall be refunded by the railway and undercharges paid by the passenger, when they exceed two francs per ticket or per luggage registration voucher.

5. Overcharges or undercharges shall be calculated at the official rate of exchange for the day on which the original charges were made; if repayment is made in a currency other than that in which the original payment was made, the rate applicable shall be that on the day on which the repayment is made.

6. In all cases not provided for in this Article, and in the absence of agreements between railways, the laws and regulations in force in the State of departure shall apply.

Article 24. DISPUTES

Disputes between passengers or between passengers and railway servants shall be settled provisionally by the appropriate station official if they occur in a station or by the guard if they occur on a train.

PART III. LIABILITY. LEGAL PROCEEDINGS

Chapter I. LIABILITY

Article 25. LIABILITY ARISING FROM THE CARRIAGE OF PASSENGERS,
HAND LUGGAGE AND ANIMALS

1. The liability of the railway in respect of death, injury or any other bodily harm sustained by a passenger, and in respect of loss or damage resulting from the late arrival or cancellation of a train or loss of a connection, shall be determined by the laws and regulations of the State in which the incident causing such death, injury, bodily harm, loss or damage occurred.

2. The railway shall not be liable in respect of hand luggage and animals the care of which is the responsibility of the passenger under Article 11 (5) unless the loss or damage was caused by any wrongful act or neglect on the part of the railway.

3. The following Articles of this part of the Convention shall not apply to the cases in paragraphs 1 and 2 of this Article.

Article 26. COLLECTIVE RESPONSIBILITY OF THE RAILWAYS FOR LUGGAGE

1. The railway which has accepted luggage for carriage and issued an international luggage registration voucher in respect thereof shall be responsible for the carriage over the entire route up to delivery.

2. Each succeeding railway, by the very act of taking over the luggage, shall participate in the performance of the contract of carriage and shall be subject to the obligations arising therefrom without prejudice to the provisions of Article 39 (2) relating to the railway of destination.

Article 27. EXTENT OF LIABILITY

1. The railway shall be liable for delay in delivery, for total or partial loss of luggage, and for damage to the luggage between the time of acceptance for carriage and the time of delivery.

2. The railway shall, however, be relieved of this liability if the delay in delivery or the loss or damage was caused by any wrongful act or neglect on the part of the passenger, by instructions given by the passenger other than as a result of any wrongful act or neglect on the part of the railway, by inherent vice of the luggage or by circumstances which the railway could not avoid and the consequences of which it was unable to prevent.

3. The railway shall be relieved of this liability when the loss or damage arises from the special risks inherent in the nature of the luggage or from the absence or inadequacy of packing or from the fact that articles not acceptable for carriage have nevertheless been despatched as luggage.

Article 28. BURDEN OF PROOF

1. The burden of proving that delay in delivery, loss or damage was due to one of the causes specified in Article 27 (2) shall rest upon the railway.

2. When the railway establishes that, in the circumstances of a particular case, the loss or damage could be attributed to one or more of the special risks referred to in Article 27 (3), it shall be presumed that it was so caused. The claimant shall, however, be entitled to prove that the loss or damage was not, in fact, attributable either wholly or partly to one of these risks.

*Article 29. PRESUMPTION OF LOSS OF LUGGAGE. POSITION IF
SUBSEQUENTLY RECOVERED*

1. The person entitled to claim for the loss of luggage may, without being required to furnish further proof, treat an article of luggage as lost when it has not been delivered or placed at his disposal within fourteen days after a request for delivery has been made in accordance with Article 20 (2).

2. If an article of luggage which has been treated as lost is recovered within one year after the request for delivery, the railway shall give notice thereof to the person so entitled if his address is known or can be ascertained.

Within the thirty days following receipt of such notification, the person entitled as aforesaid may require the luggage to be delivered to him at any station on the route against payment of the carriage charges from the forwarding station to the station where delivery is made and against refund of the compensation which he has received less any charges included therein, but without prejudice to any claims to compensation for delay under Article 32.

If the article of luggage recovered has not been claimed within the said period of thirty days or if it has not been recovered until more than one year after the request for delivery, the railway shall dispose of it in accordance with the laws and regulations of the State to which the railway belongs.

Article 30. AMOUNT OF COMPENSATION FOR LOSS OF LUGGAGE

When, under the provisions of this Convention, a railway is liable for compensation in respect of total or partial loss of luggage, such compensation shall be as follows:

- (a) If the amount of the loss or damage suffered by the passenger is established: a sum equal to that amount but not exceeding 40 francs per kilogramme of gross weight missing;
- (b) If the amount of such loss or damage is not established: a sum by way of liquidated damages calculated at a rate of 20 francs per kilogramme of gross weight missing.

In addition, carriage charges, Customs duties and other expenses incurred in respect of carriage of the missing luggage shall be refunded, but no further damages shall be payable.

Article 31. AMOUNT OF COMPENSATION FOR DAMAGE TO LUGGAGE

In the case of damage, the railway shall be liable for the amount by which the luggage has depreciated, but no further damages shall be payable.

Provided that compensation shall not exceed:

- (a) If all the luggage has depreciated through damage, the amount which would have been payable in the case of total loss;
- (b) If only part of the luggage has depreciated through damage, the amount which would have been payable had that part been lost.

Article 32. AMOUNT OF COMPENSATION FOR DELAY IN DELIVERY OF LUGGAGE

1. In the event of delay in delivery and in the absence of proof by the claimant that loss or damage has been suffered thereby, the railway shall be obliged to pay compensation at the rate of 20 centimes per kilogramme gross weight of the luggage delivered late in respect of each period of twenty-four hours or part thereof after delivery has been requested, but subject to a maximum of fourteen days.

2. If proof is furnished that loss or damage has resulted from the delay, compensation not exceeding four times the compensation specified in paragraph 1 of this Article shall be payable.

3. The compensation provided for in paragraphs 1 and 2 of this Article shall not be payable in addition to that which would be due in respect of total loss of the luggage.

In the case of partial loss, such compensation shall be payable, where appropriate, in respect of that part of the luggage which has not been lost.

In the case of damage, such compensation shall, where appropriate, be additional to that provided for in Article 31.

In no case shall compensation payable under paragraphs 1 and 2 of this Article, together with that payable under Articles 30 and 31, exceed, in the aggregate, the compensation which would be payable in respect of total loss of the luggage.

4. In the event of delay in delivery of motor cars, trailers and motor cycles with sidecars carried as luggage, the railway shall not be obliged to pay compensation unless loss or damage is proved; compensation shall not exceed the amount of the carriage charges.

Article 33. AMOUNT OF COMPENSATION IN CASE OF WILFUL MISCONDUCT OR GROSS NEGLIGENCE ON THE PART OF THE RAILWAY

In all cases where delay in delivery, or total or partial loss of or damage to the luggage, has been caused through wilful misconduct or gross negligence on the part of the railway, full compensation shall be payable by the railway for the damage proved. Nevertheless, in the case of gross negligence, liability shall be limited to twice the maxima specified in Articles 30, 31 and 32.

Article 34. INTEREST ON COMPENSATION. REFUND OF COMPENSATION

1. The claimant shall be entitled to claim interest on compensation payable. Such interest, calculated at five per cent per annum, shall be payable only if the compensation exceeds ten francs per luggage registration voucher. Such interest shall accrue from the date of the claim referred to in Article 37 or, if no such claim has been made, from the date on which legal proceedings are instituted.

If, within a reasonable period laid down by the railway, the claimant does not submit to the railway the supporting documents required before the amount of the claim can be finally settled, no interest shall accrue between the expiration of the period laid down and the actual submission of such documents.

2. Any compensation improperly obtained shall be refunded.

Article 35. LIABILITY OF THE RAILWAY FOR ITS SERVANTS

The railway shall be liable for its own servants and for any other persons whom it employs to perform carriage entrusted to it.

If, however, railway servants, at the request of a passenger, render services which the railway itself is under no obligation to render, they shall be deemed to do so on behalf of the passenger to whom the services are rendered.

Article 36. BRINGING OF EXTRACTIONAL ACTIONS

No action of any kind shall be brought against a railway in respect of its liability under the provisions of this Convention except subject to the conditions and limitations laid down herein.

The same shall apply to any action brought against persons for whom the railway is liable under Article 35.

Chapter II. CLAIMS. ACTIONS. PROCEDURE AND LIMITATION OF ACTIONS

Article 37. CLAIMS

1. Claims relating to the contract of carriage shall be made in writing to the railway specified in Article 39.

2. Such a claim may be made by persons who have the right to sue the railway under Article 38.

3. Tickets, luggage registration vouchers, and any other documents which a claimant deems it advisable to submit with his claim, shall be produced either in the original or by means of copies duly certified if the railway so requires.

On settlement of the claim, the railway may require the surrender of tickets or luggage registration vouchers.

Article 38. PERSONS WHO MAY BRING AN ACTION AGAINST THE RAILWAY

An action arising from the contract of carriage may only be brought against the railway by a person who produces the ticket or luggage registration voucher, as the case may be, or failing that, furnishes other proof of his right to sue.

Article 39. RAILWAYS AGAINST WHICH AN ACTION MAY BE BROUGHT

1. An action to recover sums paid under the contract of carriage may be brought against the railway which has collected the sum in question or against the railway on whose behalf the payment beyond entitlement was received.

2. Other actions arising from the contract of carriage may only be brought against the forwarding railway, the railway of destination or the railway on which the cause of action arose.

Such actions may, however, be brought against the railway of destination even if it has not received the luggage.

3. If the plaintiff can choose between several railways, his right to choose shall be extinguished as soon as he brings an action against any one of them.

4. An action may be brought against a railway other than those specified in paragraphs 1 and 2 of this Article when instituted by way of counterclaim or by way of set-off to an action based on the same contract of carriage.

Article 40. JURISDICTION

Actions brought under this Convention may only be instituted in the competent court of the State to which the defendant railway belongs, unless otherwise provided in Agreements between States or in any licence or other document authorising the operation of that railway.

Where an undertaking operates independent railway systems in different States, each system shall be regarded as a separate railway for the purposes of this Article.

Article 41. VERIFICATION OF PARTIAL LOSS OF OR DAMAGE TO LUGGAGE

1. When partial loss of luggage or damage to luggage is discovered or presumed by the railway or alleged by the person entitled to make a claim or bring an action the railway shall be obliged, without delay, and if possible in the presence of such person, to draw up a report setting forth, according to the nature of the loss or damage, the condition of the luggage, its weight and, as far as possible, the extent of the loss or damage, its cause and the time of its occurrence.

A copy of this report shall be supplied free of charge to the person entitled as aforesaid.

2. Should the person entitled as aforesaid not accept the terms of the report, he may request judicial verification of the condition and weight of the luggage and of the cause and amount of the loss or damage; the procedure to be followed shall be governed by the laws and regulations of the State in which such verification takes place.

3. In the case of loss of an article of luggage, the claimant shall, to facilitate the enquiries made by the railway, be obliged to give as accurate a description as possible of the missing article of luggage.

Article 42. EXTINCTION OF RIGHTS OF ACTION AGAINST THE RAILWAY ARISING FROM THE CONTRACT OF CARRIAGE OF LUGGAGE

1. Acceptance of the luggage by the person entitled to make a claim or bring an action shall extinguish all rights of action against the railway arising from the contract of carriage for delay in delivery, partial loss, or damage.

2. Nevertheless, the right of action shall not be extinguished:

- (a) If the person entitled as aforesaid furnishes proof that the loss or damage was caused by wilful misconduct or gross negligence on the part of the railway;
- (b) In the case of a claim for delay in delivery made against one of the railways specified in Article 39 (2) within a period not exceeding twenty-one days excluding the day on which the luggage was accepted by the person entitled as aforesaid;

- (c) In the case of a claim for partial loss or for damage:
 - (i) If the loss or damage was established before the acceptance of the luggage in accordance with Article 41 by the person entitled as aforesaid;
 - (ii) If the verification which should have been made under Article 41 was omitted solely through the wrongful act or neglect of the railway;
- (d) In the case of claims for loss or damage which is not apparent and is not discovered until after acceptance of the luggage by the person entitled as aforesaid, provided that:
 - (i) Immediately after discovery of the loss or damage and within three days of the acceptance of the luggage, the person entitled as aforesaid asks for a verification in accordance with Article 41; when this period terminates on a Sunday or a legal holiday it shall be extended until the next working day; and
 - (ii) The person entitled as aforesaid proves that the loss or damage occurred between the time of acceptance for carriage and the time of delivery.

Article 43. LIMITATION OF ACTIONS

1. The period of limitation for an action arising from the contract of carriage shall be one year.

Nevertheless, the period of limitation shall be two years in the case of:

- (a) An action for loss or damage caused by wilful misconduct;
- (b) An action for fraud.

2. The period of limitation shall run:

- (a) In actions for compensation for delay in delivery, partial loss or damage, from the date of actual delivery;
- (b) In actions for compensation for total loss, from the fourteenth day after the expiration of the period prescribed in Article 20 (2);
- (c) In actions for payment or refund of carriage charges, supplementary charges or surcharges, or in actions for adjustment of charges in the event of the tariff being wrongly applied or an error in calculation being made, from the date of payment or, if payment has not been made, from the date when payment should have been made;
- (d) In actions to recover additional duty demanded by Customs or other administrative authorities, from the date of the demand made by the Customs or such authorities;
- (e) In all other actions concerning the carriage of passengers, from the date of expiration of the period of availability of the ticket.

The appointed date from which the period of limitation runs shall not be included in the period.

3. When a claim is made in writing to a railway in accordance with Article 37, the period of limitation shall be suspended until such date as the railway rejects the claim by notification in writing and returns the documents attached thereto. If part of the claim is admitted the period of limitation shall recommence only in respect of that part of the claim still in dispute. The burden of proof of the receipt of the claim or of the reply and of the return of the documents shall rest with the party basing its claim upon these facts.

The period of limitation shall not be suspended by further claims having the same object.

4. A right of action which has become time-barred may not be exercised by way of counterclaim or set-off.

5. Subject to the foregoing provisions, the suspension of periods of limitation and fresh accrual of rights of action shall be governed by the laws and regulations of the State in which the action is brought.

Chapter III. *SETTLEMENT OF ACCOUNTS. RIGHTS OF RECOVERY
BETWEEN RAILWAYS*

Article 44. SETTLEMENT OF ACCOUNTS BETWEEN RAILWAYS

Any railway which has collected or ought to have collected fares or charges shall pay to the railways concerned their respective shares of such fares or charges.

Article 45. RIGHT TO RECOVER COMPENSATION FOR LOSS OR DAMAGE

1. The railway which has paid compensation in accordance with the provisions of this Convention for total or partial loss of or damage to luggage, shall be entitled to recover such compensation from the other railways which have taken part in the carriage, subject to the following provisions:

(a) The railway responsible for the loss or damage shall be solely liable therefor;

(b) When the loss or damage has been caused by the action of several railways, each shall be liable for the loss or damage it has caused. If such distinction cannot be made, the amount of the compensation payable shall be shared by those railways in accordance with the principles laid down in sub-paragraph (c) below;

(c) If it cannot be proved which railway or railways caused the loss or damage, the amount of the compensation shall be apportioned between all the railways which have taken part in the carriage, except those which can prove that the loss or damage did not occur on their lines. Such apportionment shall be made proportionately to the tariff distances in kilometres.

2. In the event of the insolvency of any one of the railways, the unpaid share due from it shall be divided among all the other railways which have taken part in the carriage, in proportion to the tariff distances in kilometres.

Article 46. RIGHT TO RECOVER COMPENSATION FOR DELAY IN DELIVERY

The rules laid down in Article 45 shall apply where compensation is paid for delay in delivery. If the delay has been caused by irregularities which are shown to have occurred on more than one railway, the amount of the compensation shall be divided between such railways in proportion to the length of the delay occurring on their respective systems.

Article 47. PROCEDURE IN ACTIONS FOR RECOVERY

1. No railway, against which one of the rights of recovery for which provision is made under Articles 45 and 46 is exercised, shall be entitled to dispute the validity of the payment made by the railway claiming recovery if the amount of the compensation was determined by a court after the said railway had been duly served with notice and afforded an opportunity of entering an appearance. The court hearing the action shall determine, according to the circumstances, what time shall be allowed for such notification and the entering of an appearance.

2. A railway wishing to bring proceedings to enforce its right of recovery against all the other railways concerned, with which it has not reached a settlement, shall do so in one and the same action; if this is not done, it shall lose its right to recover from those against which it has not brought proceedings.

3. The court shall give its decision in one and the same judgment on all claims for recovery brought before it.

4. The railways against which such action has been brought shall not be entitled to bring any further proceedings.

5. When proceedings based on a claim for compensation have been instituted against a railway, that railway shall not join in those proceedings any other railway in exercise of any right of recovery which it may have.

Article 48. JURISDICTION IN ACTIONS FOR RECOVERY

1. The courts of the country in which the defendant railway has its principal place of business shall have exclusive jurisdiction in all actions for recovery.

2. When the action is to be brought against several railways the plaintiff railway shall be entitled to choose the court in which it will bring the proceedings from among those having jurisdiction under paragraph 1 of this Article.

Article 49. AGREEMENTS GOVERNING ACTIONS FOR RECOVERY

By agreement railways may derogate from the rules governing reciprocal rights of recovery set out in this Chapter.

PART IV. MISCELLANEOUS PROVISIONS

Article 50. APPLICATION OF NATIONAL LAW

In the absence of provisions in this Convention, in the additional regulations and in the international tariffs, the national laws and regulations relating to transport in each State shall apply.

Article 51. GENERAL RULES OF PROCEDURE

In the case of legal proceedings arising from carriage under this Convention, the procedure to be followed shall be that of the competent court, subject to any provisions to the contrary in the Convention.

Article 52. EXECUTION OF JUDGMENTS. ATTACHMENT AND SECURITY FOR COSTS

1. Judgments entered by the competent court under the provisions of this Convention after trial, or by default, shall, when they have become enforceable under the law applied by that court, become enforceable in any of the other Contracting States as soon as the formalities required in the State concerned have been complied with. The merits of the case shall not be the subject of further proceedings.

These provisions shall not apply to interim judgments nor to awards of damages, in addition to costs, against a plaintiff who fails in his action.

2. Debts arising out of international traffic and due from one railway to another which does not belong to the same State may only be attached under a judgment given by the courts of the State to which the creditor railway belongs.

3. Rolling stock belonging to a railway, as well as all transport equipment belonging to a railway, such as containers, loading tackle, tarpaulin sheets, etc., may not be attached on any territory other than that of the State to which the owning railway belongs except under a judgment given by the courts of that State.

Privately owned wagons, as well as all transport equipment contained in such wagons and belonging to the owner of the wagon, may not be attached on any territory other than that of the State in which the owner has his principal place of business, except under a judgment given by the courts of that State.

4. Security for costs shall not be required in proceedings founded on an international contract of carriage.

Article 53. MONETARY UNIT. RATE OF EXCHANGE OR ACCEPTANCE OF FOREIGN CURRENCY

1. The amounts stated in francs in this Convention or the Annexes thereto shall be deemed to relate to the gold franc weighing 10/31 of a gramme and being of millesimal fineness 900.

2. Each railway shall be obliged to publish the rates at which it will convert sums expressed in foreign currencies but paid in the currency of the country to which the railway belongs (rate of exchange).

3. A railway which accepts payment in foreign currencies shall likewise be obliged to publish the rates at which those currencies will be accepted (rate of acceptance).

Article 54. CENTRAL OFFICE FOR INTERNATIONAL RAILWAY TRANSPORT

1. In order to facilitate and ensure the application of this Convention there shall be a Central Office for International Railway Transport which shall have the following duties:

- (a) To receive communications from any Contracting State and any railway concerned and to communicate them to the other States and railways;
- (b) To collect, collate and publish information of every kind concerning international transport services;
- (c) To facilitate between the various railways financial relations arising out of international transport services and recovery of outstanding debts and to this end to ensure the continuance of proper relations between the railways;
- (d) To undertake, at the request of a Contracting State or of a transport undertaking with lines or services scheduled in the list provided for in Article 55, the task of conciliation, by offering its good offices or mediation or otherwise, with a view to settling disputes between such States or undertakings arising out of the interpretation or application of this Convention;
- (e) To give, at the request of the parties, whether States, transport undertakings or users, an advisory opinion concerning disputes arising out of the interpretation or application of this Convention;
- (f) To assist in the determination by arbitration of disputes arising out of the interpretation or application of this Convention;
- (g) To examine requests for the amendment of this Convention and to propose that the Conferences provided for in Article 64 be convened when necessary.

2. The location, composition, organisation and resources of the aforesaid Office shall be regulated by the provisions of Annex I to this Convention, as shall its functions and supervision.

Article 55. LIST OF LINES TO WHICH THE CONVENTION APPLIES

1. The Central Office provided for in Article 54 shall compile, keep up to date and publish the list of lines to which this Convention applies. For this purpose Contracting States shall notify the Office of any addition to the list or any deletion therefrom of the lines of a railway or the services of an undertaking referred to in Article 2.

2. The addition of a new line for the purpose of international traffic shall not be effective until one month after the date of the letter from the Central Office notifying the other States of the inclusion of that line in the list.

3. The Central Office shall delete a line from the list when so notified by the Contracting State at whose request the line was originally included.

4. The receipt of notification from the Central Office shall be sufficient authority for each railway to discontinue immediately all action or business in respect of international traffic on a line deleted from the list, except traffic already in transit, which shall be carried to its destination.

Article 56. ADDITIONAL REGULATIONS

Any additional regulations which Contracting States or participating railways may publish with a view to the operation of this Convention shall be notified by them to the Central Office.

These additional regulations may be put into force on the railways which have adopted them, in the manner required by the laws and regulations of each State, but they may not derogate from the provisions of this Convention.

The Central Office shall be notified of the entry into force of such additional regulations.

Article 57. DETERMINATION OF DISPUTES BY ARBITRATION

1. Whether this Convention is applied by national law or by contract, disputes concerning the interpretation or the application of the Convention and of any additional regulations promulgated by certain Contracting States may, at the request of the parties and provided they cannot be settled by the parties themselves, be referred to arbitration tribunals the composition and procedure of which shall be in accordance with the provisions of Annex III to this Convention.

2. Nevertheless, in the case of disputes between States, the parties shall not be bound by the provisions of Annex III and may freely determine the composition of the arbitration tribunal and the arbitration procedure.

3. At the request of the parties arbitration may be invoked:

(a) Without prejudice to the settlement of disputes by any other legal procedure, in respect of:

(i) Disputes between Contracting States,

(ii) Disputes between Contracting States on the one side and non-Contracting States on the other side,

(iii) Disputes between non-Contracting States,

provided that, in the case of (ii) and (iii) above, the Convention is applied by national law or by contract;

(b) In respect of disputes between transport undertakings;

(c) In respect of disputes between transport undertakings and users;

(d) In respect of disputes between users.

4. The commencement of arbitration proceedings shall have the same effect as the institution of an action in the ordinary courts has on the suspension of periods of limitation and the fresh accrual of rights of action.

5. Awards made by the arbitration tribunals against transport undertakings or users shall be enforceable in each of the Contracting States as soon as the formalities required by the State in which enforcement is to take place have been completed.

PART V. SPECIAL PROVISIONS

Article 58. LIABILITY IN RESPECT OF RAIL-SEA TRAFFIC

1. In rail-sea transport by the services referred to in Article 2 (1) each State may, by requesting that a suitable note be included in the list of lines to which the Convention applies, indicate that the following grounds for exemption from liability will apply in their entirety in addition to those provided for in Article 27.

The carrier may only avail himself of these grounds of exemption if he proves that the delay in delivery, loss or damage occurred in the course of carriage by sea between

the time when the luggage was loaded on board the ship and the time when it was unloaded from the ship.

The grounds for exemption shall be as follows:

- (a) Act, neglect or default on the part of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or management of the ship;
- (b) Unseaworthiness of the ship, if the carrier proves that the unseaworthiness was not due to lack of due diligence on his part to make the ship seaworthy, to secure that it is properly manned, equipped and supplied or to make all parts of the ship in which luggage is carried fit and safe for its reception, carriage and protection;
- (c) Fire, if the carrier proves that it was not caused by his act or default, or that of the master, mariner, pilot, or that of the carrier's servants;
- (d) Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters;
- (e) Saving or attempting to save life or property at sea.

The above grounds for exemption in no way affect the general obligations of the carrier and, in particular, his obligation to exercise due diligence to make the ship seaworthy, to ensure that it is properly manned, equipped and supplied and to make all parts of the ship in which luggage is carried fit and safe for its reception, carriage and protection.

Even when the carrier can rely on the foregoing grounds for exemption, he shall nevertheless remain liable if the person entitled to claim proves that the delay in delivery, loss or damage is due to the wrongful act or neglect of the carrier, master, mariner, pilot, or of the carrier's servants other than that referred to in sub-paragraph (a) above.

2. Where one and the same sea route is served by several undertakings included in the list referred to in Article 1, the rules of liability shall be the same for all those undertakings.

In addition where such undertakings have been included in the list at the request of several States, the adoption of such rules of liability shall be the subject of a prior agreement between those States.

3. The measures taken under this Article shall be notified to the Central Office. They shall come into force at the earliest on the expiration of thirty days after the date of the letter by which the Central Office shall have notified such measures to the other States.

Consignments in transit shall not be affected by such measures.

Article 59. LIABILITY IN CASE OF NUCLEAR INCIDENTS

The railway shall be relieved of liability under this Convention for loss or damage caused by a nuclear incident when the operator of a nuclear installation or another person who is substituted for him is liable for the loss or damage pursuant to special provisions governing liability in the field of nuclear energy in force in a Contracting State.

PART VI. FINAL PROVISIONS

Article 60. SIGNATURE

This Convention, of which the Annexes form an integral part, shall remain open until 30th April 1970, for signature by the States which were previously Contracting Parties and by those which have been invited to be represented at the Ordinary Revision Conference.

Article 61. RATIFICATION. ENTRY INTO FORCE

This Convention shall be subject to ratification and the instruments of ratification shall be deposited with the Swiss Government as soon as possible.

When the Convention has been ratified by fifteen States or, at the latest, when one year has elapsed after the date of signature, the Swiss Government shall consult the Governments concerned with a view to examining with them the possibility of bringing the Convention into force.

Article 62. ACCESSION TO THE CONVENTION

1. Any non-signatory State wishing to accede to this Convention shall address its application to the Swiss Government, who shall transmit it to all the Contracting States together with a note from the Central Office on the situation in respect of international traffic of the railways of the applicant State.

2. Unless within six months after the date of such notification at least two States have notified the Swiss Government of their objections, the application shall be deemed to be accepted and the applicant State and all the Contracting States shall be notified accordingly by the Swiss Government.

In the contrary case, the Swiss Government shall notify all the Contracting States and the applicant State that examination of the application has been adjourned.

3. Accession shall take effect one month after the date of the notification sent by the Swiss Government, or, if on the expiration of this period the Convention has not yet entered into force, on the date of its entry into force.

Article 63. DURATION OF OBLIGATION OF CONTRACTING STATES

1. This Convention shall be of unlimited duration. Nevertheless a Contracting State may withdraw subject to the following conditions:

The Convention shall remain in force for every Contracting State until the 31 December of the fifth year following its entry into force. Any State wishing to withdraw on the expiration of this period shall notify its intention at least one year in advance to the Swiss Government, who shall inform all the other Contracting States.

Failing such notification within the period specified, a Contracting State shall remain bound by the Convention for a further period of three years, and likewise thereafter for three-year periods unless it denounces the Convention at least one year before the 31 December of the final year of one of the three-year periods.

2. States admitted as parties to the Convention during the five-year period or during one of the three-year periods shall be bound until the end of that period, and thereafter until the end of each of the following periods in so far as they have not denounced the Convention at least one year before the expiration of one such period.

Article 64. REVISION OF THE CONVENTION

1. Delegates of the Contracting States shall meet to revise the Convention not later than five years after the entry into force of this Convention and shall be summoned for that purpose by the Swiss Government.

A Conference shall be convened before that time if at least one-third of the Contracting States so request.

With the agreement of the majority of the Contracting States, the Swiss Government may also invite non-Contracting States to attend.

With the agreement of the majority of the Contracting States, the Central Office may invite to the Conference representatives of:

(a) Intergovernmental organisations which are concerned with transport matters;

(b) International non-governmental organisations dealing with transport.

Participation in the proceedings by delegations of non-Contracting States and of the said international organisations shall be determined by the rules of procedure adopted at each Conference.

With the agreement of the majority of Governments of the Contracting States, the Central Office may, prior to Ordinary and Extraordinary Revision Conferences, convene Committees to make preliminary examinations of revision proposals. The provisions of Annex II shall apply by analogy to such Committees.

2. On the entry into force of a new Convention resulting from a Revision Conference, the previous Convention and its Annexes shall be abrogated even in respect of Contracting States which do not ratify the new Convention.

3. In the interval between revision conferences, Articles 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 29, 37, 44, 45, 46 and 49 and Annex III may be amended by a Revision Committee. The composition and procedure of this Committee shall be in accordance with the provisions of Annex II to this Convention.

The decisions of the Revision Committee shall be notified without delay to the Governments of the Contracting States through the Central Office. The decisions shall be deemed to be accepted unless within four months from the date of such notification at least five Governments have lodged objections. They shall come into force on the first day of the eighth month following the month in which the Central Office shall have brought their acceptance to the notice of the Governments of the Contracting States. The Central Office shall indicate that date when notifying acceptance of the decisions.

Article 65. TEXTS OF THE CONVENTION. OFFICIAL TRANSLATIONS

This Convention has been concluded and signed in the French language in accordance with established diplomatic practice.

In addition to the French text there shall be German, English, Italian and Arabic texts having the status of official translations.

In case of divergence, the French text shall prevail.

IN WITNESS WHEREOF, the Plenipotentiaries hereinafter mentioned, furnished with their full powers found in good and due form, have signed this Convention.

DONE at Berne, this seventh day of February, one thousand nine hundred and seventy, in one original which shall be deposited in the archives of the Swiss Confederation and an authentic copy of which shall be sent to each of the Parties.

For Algeria:

M'HAMED YOUSFI

For Austria:

R. STANFEL

For Belgium:

L. COLOT

For Bulgaria:

L. ANGUELOV

For Denmark:

S. A. JENSTRUP

For Spain:

J. F. DE ALCOVER

For Finland:

HAKAN KROGIUS

For France:

J. GABARRA

For Greece:

J. GEORGIU

For Hungary:

D. KUZSEL

For Iraq:

A. J. AL-SAAD

For Iran:

For Ireland:

J. O'CALLAGHAN

For Italy:

FRANCO MOLINENGO

For Lebanon:

M. FARAH

For Liechtenstein:

BECK

For Luxembourg:

EICHHORN

For Morocco:

EL FASSI

For Norway:

N. A. JÖRGENSEN

For the Netherlands:

BEELAERTS VAN BLOKLAND

For Poland:

ŻÓLCIŃSKI

For Portugal:

ABILIO PINTO DE LEMOS

For Romania:

A-D. POPA

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

G. G. D. HILL

For Sweden:

GUNNAR TORGILS

For Switzerland:

SCHALLER

For Syria:

AL HASSAN

For Czechoslovakia:

DR. ZACH

For Tunisia:

T. AMEUR

For Turkey:

KEMAL DEMIRER H. GERMEYANLIGIL

For Yugoslavia:

L. ILIĆ

A N N E X I

(Article 54)

REGULATIONS CONCERNING THE CENTRAL OFFICE FOR INTERNATIONAL RAILWAY TRANSPORT (OCTI)

Article 1. 1. The Central Office for International Railway Transport (OCTI) shall be situated at Berne under the auspices of the Swiss Government.

The administrative and financial control of its affairs in accordance with the provisions of Article 54 of this Convention, shall be entrusted to an Administrative Committee.

For this purpose the Administrative Committee shall:

- (a) Superintend the proper application by the Central Office of the Conventions and other instruments adopted by revision conferences and, if necessary, recommend measures to be taken to facilitate the application of such Conventions and other instruments;
- (b) Give reasoned opinions on questions which may affect the work of the Central Office and are submitted to it by a Contracting State or by the director of the Office.

2. (a) The Administrative Committee shall meet at Berne. It shall be composed of eleven members chosen from the Contracting States.

(b) The Swiss Confederation shall have a permanent seat on the Committee and shall assume the Chairmanship. The other member States shall be appointed for five years. For each five-year period a Diplomatic Conference shall, on the basis of proposals submitted by the Administrative Committee in office, determine the composition of the Administrative Committee having regard to an equitable geographical distribution of seats.

(c) If a vacancy occurs among the member States, the Administrative Committee shall itself appoint another Contracting State to fill the vacancy.

(d) Each member State shall appoint as its delegate to the Administrative Committee a person qualified by reason of experience in international transport matters.

(e) The Administrative Committee shall determine its rules of procedure and its own internal constitution.

It shall hold at least one ordinary meeting each year and extraordinary meetings at the request of three or more member States.

The secretariat of the Administrative Committee shall be provided by the Central Office.

The minutes of the meetings of the Administrative Committee shall be sent to all Contracting States.

(f) No charge shall be made for the services of the delegate of each member State and his expenses shall be borne by that State.

3. (a) The Administrative Committee shall make regulations governing the organisation, functions and conditions of service of the staff of the Central Office.

(b) The Administrative Committee shall appoint the Director-General, Deputy Director-General, counsellors and assistant counsellors of the Central Office; the Swiss Government shall submit to the Administrative Committee nominations for the posts of Director-General and Deputy Director-General. In making such appointments the Administrative Committee shall have special regard to the ability of the candidates and to an equitable geographical distribution.

(c) The annual budget and also the annual report of the Central Office shall be subject to the approval of the Administrative Committee which shall have regard to the provisions of Article 2 below.

The audit of the Central Office accounts dealing solely with the reconciliation of figures and vouchers within the limits of the budget provisions shall be carried out by the Swiss Government who shall forward these accounts together with a report to the Administrative Committee.

The Administrative Committee shall send to the Contracting States, together with the Central Office's report and annual statement of accounts, copies of the decisions, resolutions and recommendations which the Committee has been called upon to make.

(d) The Administrative Committee shall, at least two months before the meeting of each Diplomatic Conference convened for the purpose of determining its composition, place before that Conference a report on the whole of the Committee's work since the preceding conference.

Article 2. 1. The expenses of the Central Office shall be borne by the Contracting States in proportion to the length of the railway lines or routes to which the Convention applies. Never-

theless, shipping services shall contribute only in respect of one-half the length of their routes. The contribution for each State may not exceed a fixed sum per kilometre. On a proposal of the Administrative Committee in office this sum shall be fixed for each five-year period by the Diplomatic Conference which, under the provisions of paragraph (2) (b) of Article 1 of these Regulations, has the task of determining the composition of the Administrative Committee for the same period. In exceptional circumstances, and by agreement between the State concerned and the Central Office and with the approval of the Administrative Committee such contribution may be reduced by not more than fifty per cent in the case of lines operated under special conditions. The amount of the contribution per kilometre for each financial year shall be fixed by the Administrative Committee after consultation with the Central Office. The total amount so fixed shall be collected. When the actual expenditure of the Central Office is less than the sum so calculated, the balance in hand shall be paid in to a reserve fund.

2. When submitting its annual report and statement of accounts to the Contracting States, the Central Office shall invite them to pay their contributions towards the expenditure of the past financial year. Any State which has not paid its contribution by 1 October shall be again requested to do so. If this request has no effect, the Central Office shall send a further reminder at the beginning of the following year when forwarding the report for the preceding year. If no reply has been received by the 1 July following, a fourth approach shall be made to the State in arrears for payment of the two annual contributions due. Failing receipt of a satisfactory reply within three months the Central Office shall notify the State in question that, if payment is not made by the end of the year, this will be treated as a tacit indication of its intention to withdraw from the Convention. If by 31 December these last representations have had no effect, the Central Office shall, in view of the fact that the defaulting State is to be deemed to have tacitly indicated its intention to withdraw, delete the lines of that State from the list of lines open to international traffic.

3. Sums not recovered shall, as far as possible, be made good out of the ordinary resources at the disposal of the Central Office and may be spread over four financial years. Any part of a deficit not made good in this way shall be debited, in a special account, to the other Contracting States in proportion to the number of kilometres of line to which the Convention applies at the date of the opening of the account insofar as each State has been a party to the Convention during the period of two years preceding the withdrawal of the defaulting State.

4. A State whose lines have been deleted from the list in the circumstances set out in paragraph 2 above can only have them reinstated for international transport by prior payment of the amounts outstanding for the years concerned with interest thereon at five per cent as from the end of the sixth month following the date on which the Central Office first requested payment of the contribution due.

Article 3. 1. The Central Office shall publish a monthly bulletin containing all the information necessary for the application of the Convention and, in particular, announcements relating to the list of railway lines and other transport services and to articles not acceptable for carriage or acceptable only under certain conditions and also such surveys as it may think fit to include therein.

2. The bulletin shall be published in French and German. A copy shall be sent gratis to each Contracting State and to each transport administration concerned. Further copies may be obtained at the price fixed by the Central Office.

Article 4. 1. Outstanding bills and accounts in respect of international transport may be forwarded to the Central Office by the creditor undertaking with a request for its assistance in securing payment. The Central Office shall then formally call upon the debtor transport undertaking in arrears to pay the sum due or state the reasons for its refusal to do so.

2. If the Central Office considers that the grounds for refusal are adequate, it shall advise the parties to have recourse to the competent court or, if the parties so request, to the arbitration tribunal provided for in Article 57 of the Convention (Annex III).

3. If the Central Office considers that the whole or part of the sum is properly due it may, after taking expert advice, call upon the debtor transport undertaking to pay the whole or that part of the debt, as the case may be, to the Central Office; the sum so paid shall be retained until the competent court or the arbitration tribunal provided for in Article 57 of the Convention (Annex III) has decided the case.

4. If its directions are not complied with within fifteen days the Central Office shall address a further formal notice to the debtor transport undertaking and draw attention therein to the consequences of non-compliance.

5. If no reply has been received within ten days after such further formal notice, the Central Office shall notify the action taken and the grounds therefor to the State to which the transport undertaking belongs and request the State to consider what further action should be taken and, in particular, whether the lines of the debtor transport undertaking should remain on the list.

6. If the Contracting State to which the debtor transport undertaking belongs either declares that, notwithstanding the non-payment, it is not prepared to have the lines of the undertaking deleted from the list, or fails to reply to the Central Office communication within a period of six weeks, that State shall be deemed forthwith to have agreed to guarantee the solvency of the undertaking in respect of debts arising from international transport.

Article 5. Charges shall be made to cover the expenses of the activities set out in Article 54 (1) (d) to (f) of the Convention. The amount of such charges shall be determined by the Administrative Committee on the advice of the Central Office.

A N N E X I I

(Article 64 (3))

RULES RELATING TO THE REVISION COMMITTEE

Article 1. The Governments of the Contracting States shall forward their proposals relating to matters within the competence of the Committee to the Central Office for International Railway Transport, which will immediately communicate them to the other Contracting States.

Article 2. The Central Office shall invite the Committee to meet whenever it becomes necessary to do so or at the request of at least five Contracting States.

Every Contracting State shall be notified two months in advance of meetings of the Committee. The notice shall state precisely the questions which have been put down for inclusion in the agenda.

Article 3. All Contracting States may take part in the work of the Committee.

A State may arrange to be represented by another State, provided that no State may represent more than two other States.

Each State shall bear the cost of its representation.

Article 4. The Central Office shall report and advise upon the questions to be dealt with and shall provide the secretariat for the Committee.

The Director-General of the Central Office or his representative shall attend the meetings of the Committee in an advisory capacity.

Article 5. With the agreement of the majority of the Contracting States, the Central Office shall invite representatives of the following to attend meetings of the Committee, in an advisory capacity:

- (a) Non-Contracting States;
- (b) Intergovernmental organisations which are concerned with transport matters (on a reciprocal basis);
- (c) International non-governmental organisations dealing with transport (on a reciprocal basis).

Article 6. The Committee shall be properly constituted when one half of the number of Contracting States are represented.

Article 7. The Committee shall appoint a chairman and one or two vice-chairmen for each session.

Article 8. The proceedings shall be transacted in French and German. The views expressed by members of the Committee shall immediately be translated orally in substance. The text of proposals and of statements by the chairman shall be translated in full.

Article 9. Voting shall take place by delegations and, on request, in answer to their names; each delegation of a Contracting State represented at the meeting shall have one vote.

A proposal shall be adopted if the number of votes in favour is:

- (a) Equal to at least one third of the number of States represented on the Committee;
- (b) Greater than the number of votes against.

Article 10. The minutes of meetings shall summarise the proceedings in the two languages.

Proposals and decisions shall appear verbatim in the minutes in both languages.

In the event of divergence between the French and German versions of the minutes with regard to decisions, the French text shall prevail.

The minutes shall be circulated to members as soon as possible.

If the minutes cannot be approved during the session, members shall send any necessary amendments to the secretariat within a reasonable time.

Article 11. The Committee may set up sub-committees to facilitate its work. It may also set up sub-committees for the purpose of preparing specified matters for a subsequent session.

Each sub-committee shall appoint a chairman, a vice-chairman and, if need be, a rapporteur. Otherwise the provisions of Articles 1 to 5 and 8 to 10 of this Annex shall apply to the sub-committees by analogy.

ANNEX III

(Article 57)

RULES FOR ARBITRATION

Article 1. NUMBER OF ARBITRATORS

Arbitration tribunals set up to deal with disputes other than those between States shall be composed of one, three or five arbitrators as the agreement of reference may determine.

Article 2. SELECTION OF ARBITRATORS

1. A panel of arbitrators shall be set up beforehand. Each Contracting State may nominate not more than two of its nationals who are specialists in international transport law, for inclusion in the panel of arbitrators which shall be established and kept up to date by the Swiss Government.

2. If the agreement of reference provides for a sole arbitrator, he shall be selected by mutual agreement between the parties.

If the agreement of reference provides for three or five arbitrators, each party shall select one or two arbitrators as the case may be.

The arbitrators so selected shall then select, by mutual agreement, the third or fifth arbitrator, as the case may be, who shall be president of the arbitration tribunal.

If the parties cannot agree on the selection of a sole arbitrator or if the arbitrators nominated by the parties cannot agree on the nomination of the third or fifth arbitrator, as the case may be,

the arbitration tribunal shall be completed by the appointment of an arbitrator nominated by the President of the Swiss Federal Tribunal at the request of the Central Office.

The arbitration tribunal shall be composed of persons drawn from the panel referred to in paragraph 1 above. Nevertheless, where the agreement of reference provides for five arbitrators, each party may select one arbitrator who is not on the panel.

3. A sole arbitrator, or the third or fifth arbitrator, must be of a nationality other than that of either party.

The intervention in the dispute of a third party shall not affect in any way the composition of the arbitration tribunal.

Article 3. AGREEMENT OF REFERENCE

The parties having recourse to arbitration shall conclude an agreement of reference which shall, in particular, specify:

- (a) The subject matter of the dispute set out as precisely and clearly as possible;
- (b) The composition of the tribunal and the period allowed for the nomination of the arbitrator or arbitrators;
- (c) The place where the tribunal is to sit.

The agreement of reference shall be sent to the Central Office before proceedings can be opened.

Article 4. PROCEDURE

The arbitration tribunal shall itself decide the procedure to be followed but, in particular, shall have regard to the following provisions:

- (a) The arbitration tribunal shall enquire into and determine matters referred to it on the basis of the material submitted by the parties but without being bound, when it is called upon to decide a question of law, by any interpretation placed upon that material by the parties;
- (b) The tribunal may not award more than the claimant has claimed or anything of a different nature, nor may it award less than the defendant has acknowledged as due;
- (c) The arbitration award, setting forth the reasons for the decision, shall be drawn up by the tribunal and notified to the parties through the Central Office;
- (d) Unless the mandatory provisions of the law of the place where the tribunal is sitting otherwise provide, the arbitration award shall not be subject to appeal provided that exception is made for reconsideration by the tribunal of any error on the face of the award or on grounds that the award is a nullity.

Article 5. REGISTRAR

The Central Office shall act as the registry of the arbitration tribunal.

Article 6. COSTS

The tribunal shall determine in its award the amount of costs and expenses, including the fees of the arbitrators, and which of the parties shall bear them or how they shall be apportioned between the parties.

DECLARATION MADE UPON
ACCESSIONDÉCLARATION FAITE LORS
DE L'ADHÉSION*FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY**RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE
D'ALLEMAGNE*

[TRANSLATION—TRADUCTION]

*[For the text of the declaration,
see p. 285 of this volume.]**[Pour le texte de la déclaration,
voir p. 285 du présent volume.]*

PROCOLE ADDITIONNEL¹ AUX CONVENTIONS INTERNATIONALES
CONCERNANT LE TRANSPORT PAR CHEMINS DE FER DES MAR-
CHANDISES (CIM)² ET DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES (CIV)³,
SIGNÉES À BERNE LE 7 FÉVRIER 1970

[Pour le texte du Protocole additionnel, voir p. 286 du présent volume.]

¹ Pour la date d'entrée en vigueur et la date des ratifications, des demandes d'adhésion et des notifications d'application par voie de législation interne, voir p. 286 du présent volume.

² Voir p. 165 du présent volume.

³ Voir p. 344 du présent volume.

[OFFICIAL ENGLISH TRANSLATION¹ — TRADUCTION ANGLAISE OFFICIELLE²]

ADDITIONAL PROTOCOL³ TO THE INTERNATIONAL CONVENTIONS
CONCERNING THE CARRIAGE OF GOODS BY RAIL (CIM)⁴ AND THE
CARRIAGE OF PASSENGERS AND LUGGAGE BY RAIL (CIV),⁵
SIGNED AT BERNE ON 7 FEBRUARY 1970

[For the text of the Additional Protocol, see p. 292 of this volume.]

¹ Translation supplied by the Government of the United Kingdom.

² Traduction fournie par le Gouvernement du Royaume-Uni.

³ For the date of entry into force and the date of the ratifications, applications of accession or notifications of accession, see p. 292 of this volume.

⁴ See p. 164 of this volume.

⁵ See p. 374 of this volume.

DECLARATION MADE UPON
ACCESSION

FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY

[TRANSLATION—TRADUCTION]

[*For the text of the declaration,
see p. 285 of this volume.*]

DÉCLARATION FAITE LORS
DE L'ADHÉSION

*RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE
D'ALLEMAGNE*

[*Pour le texte de la déclaration,
voir p. 285 du présent volume.*]

PROTOCOLE I¹ ÉTABLI PAR LA CONFÉRENCE DIPLOMATIQUE RÉUNIE
EN VUE DE LA MISE EN VIGUEUR DES CONVENTIONS INTER-
NATIONALES CONCERNANT LE TRANSPORT PAR CHEMINS DE
FER DES MARCHANDISES (CIM)² ET DES VOYAGEURS ET DES BA-
GAGES (CIV)³ DU 7 FÉVRIER 1970

[Pour le texte du Protocole I, voir p. 299 du présent volume.]

¹ Pour la date d'entrée en vigueur et la date des ratifications, voir p. 299 du présent volume.

² Voir p. 165 du présent volume.

³ Voir p. 344 du présent volume.

[OFFICIAL ENGLISH TRANSLATION¹ — TRADUCTION ANGLAISE OFFICIELLE²]

PROTOCOL I³ DRAWN UP BY THE DIPLOMATIC CONFERENCE CONVENED WITH A VIEW TO BRINGING INTO FORCE THE INTERNATIONAL CONVENTIONS CONCERNING THE CARRIAGE OF GOODS BY RAIL (CIM)⁴ AND THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND LUGGAGE BY RAIL (CIV)⁵ OF 7th FEBRUARY 1970

[*For the text of Protocol I, see p. 305 of this volume.*]

¹ Translation supplied by the Government of the United Kingdom.

² Traduction fournie par le Gouvernement du Royaume-Uni.

³ For the date of entry into force and the date of the ratifications, see p. 305 of this volume.

⁴ See p. 164 of this volume.

⁵ See p. 374 of this volume.

PROTOCOLE III^{1,2} ÉTABLI PAR LA CONFÉRENCE DIPLOMATIQUE RÉUNIE EN VUE DE LA MISE EN VIGUEUR DES CONVENTIONS INTERNATIONALES CONCERNANT LE TRANSPORT PAR CHEMINS DE FER DES MARCHANDISES (CIM)³ ET DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES (CIV)⁴ DU 7 FÉVRIER 1970 CONCERNANT LA MAJORATION DES TAUX KILOMÉTRIQUES MAXIMAUX DES CONTRIBUTIONS DES ÉTATS CONTRACTANTS AUX DÉPENSES DE L'OFFICE CENTRAL

[Pour le texte du Protocole III, voir p. 312 du présent volume.]

¹ Pour la date d'entrée en vigueur, celle des signatures définitives et du dépôt des instruments de ratification, voir p. 312 du présent volume.

² Le Protocole III est devenu sans objet et a été remplacé par l'Acte final* de la Conférence diplomatique réunie en vue de déterminer la composition du Comité administratif de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer (OCTI) et d'arrêter le maximum de la contribution kilométrique des États contractants aux dépenses de l'OCTI pour la période quinquennale 1976-1980, conclu à Berne le 13 novembre 1975. [Information fournie par le Gouvernement suisse.]

* Voir p. 322 du présent volume.

³ Voir p. 165 du présent volume.

⁴ Voir p. 344 du présent volume.

[OFFICIAL ENGLISH TRANSLATION¹ — TRADUCTION ANGLAISE OFFICIELLE²]

PROTOCOL III^{3,4} DRAWN UP BY THE DIPLOMATIC CONFERENCE CONVENED WITH A VIEW TO BRINGING INTO FORCE THE INTERNATIONAL CONVENTIONS CONCERNING THE CARRIAGE OF GOODS BY RAIL (CIM)⁵ AND THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND LUGGAGE BY RAIL (CIV)⁶ OF 7th FEBRUARY 1970, CONCERNING THE INCREASE IN THE MAXIMUM RATES PER KILOMETRE OF THE CONTRIBUTIONS OF CONTRACTING STATES TOWARDS THE EXPENSES OF THE CENTRAL OFFICE

[For the text of Protocol III, see p. 317 of this volume.]

¹ Translation supplied by the Government of the United Kingdom.

² Traduction fournie par le Gouvernement du Royaume-Uni.

³ For the date of entry into force, of definitive signatures and of deposit of instruments of ratification, see p. 317 of this volume.

⁴ Protocol III became without purpose and was replaced by the Final Act* of the Diplomatic Conference convened with a view to determine the composition of the Administrative Committee of the Central Office of International Carriage by Rail (OCTI) and the maximum of kilometrical contributions by the Contracting States in the expenses of the OCTI for the quinquennial period 1976-1980, concluded at Berne on 13 November 1975. [Information provided by the Government of Switzerland.]

* See p. 331 of this volume.

⁵ See p. 164 of this volume.

⁶ See p. 374 of this volume.

ACTE FINAL¹ DE LA CONFÉRENCE DIPLOMATIQUE RÉUNIE EN VUE
DE DÉTERMINER LA COMPOSITION DU COMITÉ ADMINISTRATIF
DE L'OFFICE CENTRAL DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR
CHEMINS DE FER (OCTI) ET D'ARRÊTER LE MAXIMUM DE LA
CONTRIBUTION KILOMÉTRIQUE DES ÉTATS CONTRACTANTS
AUX DÉPENSES DE L'OCTI POUR LA PÉRIODE QUINQUENNALE
1976-1980

[Pour le texte de l'acte final, voir p. 322 du présent volume.]

¹ Pour la date de l'entrée en vigueur, celle des signatures définitives et du dépôt des instruments de ratification, voir p. 322 du présent volume.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

FINAL ACT¹ OF THE DIPLOMATIC CONFERENCE CONVENED TO DETERMINE THE COMPOSITION OF THE ADMINISTRATIVE COMMITTEE OF THE CENTRAL OFFICE FOR INTERNATIONAL RAILWAY TRANSPORT (OCTI) AND TO FIX THE MAXIMUM CONTRIBUTION PER KILOMETRE OF THE CONTRACTING STATES TO THE EXPENSES OF OCTI FOR THE FIVE-YEAR PERIOD 1976-1980

[For the text of the Final Act, see p. 331 of this volume.]

¹ For the dates of entry into force, of definitive signatures and of deposit of instruments of ratification, see p. 331 of this volume.

ANNEX A

***Ratifications, accessions, prorogations, etc.,
concerning treaties and international agreements
registered
with the Secretariat of the United Nations***

ANNEXE A

***Ratifications, adhésions, prorogations, etc.,
concernant des traités et accords internationaux
enregistrés
au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies***

ANNEX A

No. 3442. INTERNATIONAL CONVENTION CONCERNING THE CARRIAGE OF GOODS BY RAIL (CIM), DONE AT BERNE ON 25 OCTOBER 1952;¹ and

INTERNATIONAL CONVENTION CONCERNING THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND LUGGAGE BY RAIL (CIV), DONE AT BERNE ON 25 OCTOBER 1952¹

TERMINATION (*Note by the Secretariat*)

The Government of Switzerland registered on 8 August 1978 the CIM² and the CIV³ Conventions of 25 February 1961.

In accordance with paragraph I of Protocol A drawn up by the Diplomatic Conference convened to bring into force the International Conventions of 25 February 1961 concerning the carriage of goods by rail (CIM) and the carriage of passengers and luggage by rail (CIV), concluded at Berne on 29 April 1964,⁴ the above-mentioned Conventions of 25 October 1952, including the Additional Protocol of 25 October 1952¹ and 11 April 1953,¹ were terminated on 1 January 1965, the date of entry into force of the CIM and CIV Conventions of 25 February 1961.

(8 August 1978)

ANNEXE A

N° 3442. CONVENTION INTERNATIONALE CONCERNANT LE TRANSPORT DES MARCHANDISES PAR CHEMINS DE FER (CIM), FAITE À BERNE LE 25 OCTOBRE 1952¹; et

CONVENTION INTERNATIONALE CONCERNANT LE TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES PAR CHEMINS DE FER (CIV), FAITE À BERNE LE 25 OCTOBRE 1952¹

ABROGATION (*Note du Secrétariat*)

Le Gouvernement suisse a enregistré le 8 août 1978 les Conventions CIM² et CIV³ conclues le 25 février 1961.

Conformément au paragraphe 1 du Protocole A établi par la Conférence diplomatique réunie en vue de la mise en vigueur des Conventions internationales du 25 février 1961 concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV), conclu à Berne le 29 avril 1964⁴, les Conventions susmentionnées du 25 octobre 1952, y compris les Protocoles additionnels du 25 octobre 1952¹ et du 11 avril 1953¹, ont été abrogées le 1^{er} janvier 1965, date de l'entrée en vigueur des Conventions CIM et CIV du 25 février 1961.

(8 août 1978)

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 241, p. 336, and vol. 242, p. 2; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 3, 4 and 5.

² *Ibid.*, vol. 1100, p. 3.

³ See p. 2 of this volume.

⁴ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1100, p. 3, and p. 2 of this volume.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 241, p. 337 et vol. 242, p. 3; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 3, 4 et 5.

² *Ibid.*, vol. 1099, p. 3.

³ Voir p. 3 du présent volume.

⁴ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1099, p. 3, et p. 3 du présent volume.