



Treaty Series No. 66 (1965)

International Convention and Additional Protocol

concerning the Carriage of Passengers and
Luggage by Rail
(CIV)

Berne, February 25–May 1, 1961

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

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

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

November 1965

LONDON

HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE

EIGHT SHILLINGS NET

TABLE DES MATIERES

CONVENTION INTERNATIONALE CONCERNANT LE TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES PAR CHEMINS DE FER

(CIV)

Titre premier.—Objet et Portée de la Convention

<i>Article</i>	<i>Page</i>
1. Chemins de fer et transports auxquels s'applique la Convention	6
2. Dispositions relatives aux transports mixtes	8
3. Obligation pour le chemin de fer de transporter	8

Titre II.—Du Contrat de Transport

CHAPITRE I.—Transport des voyageurs

4. Droit au transport	10
5. Billets	10
6. Réduction de prix pour les enfants	10
7. Durée de validité des billets	12
8. Attribution et location des places	12
9. Arrêts aux gares intermédiaires	12
10. Changement de classe ou de train	12
11. Voyageur sans billet valable	14
12. Personnes exclues du train ou admises sous conditions	14
13. Introduction de colis à main et d'animaux dans les voitures	14
14. Trains. Horaires	16
15. Correspondances manquées. Suppressions de trains	18

CHAPITRE II.—Transport des bagages

16. Objets admis au transport	18
17. Objets exclus du transport	20
18. Responsabilité du voyageur en ce qui concerne ses bagages. Surtaxes	20
19. Emballage et conditionnement des bagages	22
20. Enregistrement et transport des bagages	22
21. Bulletin de bagages	24
22. Déclaration d'intérêt à la livraison	24
23. Livraison	26

CHAPITRE III.—Dispositions communes aux transports des voyageurs et des bagages

24. Tarifs. Accords particuliers	26
25. Formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives	28
26. Restitutions et paiements supplémentaires	28
27. Contestations	32

Titre III.—Responsabilité. Actions

CHAPITRE PREMIER.—Responsabilité

28. Responsabilité consécutive au transport des voyageurs, des colis à main et des animaux	32
29. Responsabilité collective des chemins de fer pour les bagages	32
30. Etendue de la responsabilité	32
31. Charge de la preuve	34
32. Présomption de perte des bagages. Cas où ils sont retrouvés	34
33. Montant de l'indemnité en cas de perte des bagages	36
34. Montant de l'indemnité en cas d'avarie des bagages	36
35. Montant de l'indemnité pour retard à la livraison des bagages	36
36. Montant de l'indemnité en cas de déclaration d'intérêt à la livraison	38
37. Montant de l'indemnité en cas de dol ou de faute lourde imputable au chemin de fer	38
38. Intérêts de l'indemnité. Restitution des indemnités	38
39. Responsabilité du chemin de fer pour ses agents	38
40. Exercice d'actions extracontractuelles	38

TABLE OF CONTENTS

INTERNATIONAL CONVENTION CONCERNING THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND LUGGAGE BY RAIL

(CIV)

Part I.—Purpose and Scope of the Convention

<i>Article</i>	<i>Page</i>
1. Railways and traffic to which the Convention applies	7
2. Provisions concerning carriage by more than one form of transport	9
3. Obligation of railways to carry	9

Part II.—The Contract of Carriage

CHAPTER I.—*Carriage of passengers*

4. Entitlement to travel	11
5. Tickets	11
6. Reduced fares for children	11
7. Period of availability of tickets	13
8. Allocation and reservation of seats	13
9. Break of journey at intermediate stations	13
10. Change of class of carriage or category of train	13
11. Passengers without valid tickets	15
12. Persons not permitted to travel or permitted to travel only under certain conditions	15
13. Taking of hand luggage and animals into carriages	15
14. Trains. Timetables	17
15. Missed connections. Cancellation of trains	19

CHAPTER II.—*Carriage of luggage*

16. Articles accepted for carriage	19
17. Articles not to be accepted for carriage	21
18. Responsibility of passengers in respect of their luggage. Surcharges	21
19. Packing and condition of luggage	23
20. Registration and carriage of luggage	23
21. Luggage registration voucher	25
22. Declaration of interest in delivery	25
23. Delivery	27

CHAPTER III.—*Provisions applicable to the carriage of passengers and luggage*

24. Tariffs. Private agreements	27
25. Formalities required by the Customs and other administrative authorities	29
26. Refunds and additional payments	29
27. Disputes	33

Part III.—Liability. Legal Proceedings

CHAPTER I.—*Liability*

28. Liability arising out of the carriage of passengers, hand luggage and animals	33
29. Collective responsibility of the railways for luggage	33
30. Extent of liability	33
31. Burden of proof	35
32. Presumption of loss of luggage. Position if subsequently recovered	35
33. Amount of compensation for loss of luggage	37
34. Amount of compensation for damage to luggage	37
35. Amount of compensation for delay in delivery of luggage	37
36. Amount of compensation in case of declaration of interest in delivery	39
37. Amount of compensation in case of wilful misconduct or gross negligence on the part of the railway	39
38. Interest on compensation. Repayment of compensation	39
39. Liability of railways for their servants	39
40. Bringing of extracontractual actions	39

CHAPITRE II.—*Réclamations administratives. Actions judiciaires. Procédure et prescription*

<i>Article</i>	<i>Page</i>
41. Réclamations administratives	40
42. Personnes qui peuvent exercer l'action judiciaire contre le chemin de fer ...	40
43. Chemins de fer contre lesquels l'action judiciaire peut être exercée ...	40
44. Compétence	42
45. Constatation de la perte partielle ou d'une avarie subie par les bagages ...	42
46. Extinction de l'action contre le chemin de fer née du contrat de transport des bagages	42
47. Prescription de l'action née du contrat de transport	44

CHAPITRE III.—*Règlement des comptes. Recours des chemins de fer entre eux*

48. Règlement des comptes entre chemins de fer	46
49. Recours en cas d'indemnité pour perte ou pour avarie	46
50. Recours en cas d'indemnité pour retard à la livraison	46
51. Procédure de recours	48
52. Compétence pour les recours	48
53. Accords au sujet des recours	48

Titre IV.—Dispositions diverses

54. Application du droit national	48
55. Règles générales de procédure	48
56. Exécution des jugements. Saisies et cautions	50
57. Unité monétaire. Cours de conversion ou d'acceptation des monnaies étrangères	50
58. Office central des transports internationaux par chemins de fer	52
59. Liste des lignes soumises à la Convention	52
60. Dispositions complémentaires	54
61. Règlement des différends par voie d'arbitrage	54

Titre V.—Dispositions exceptionnelles

62. Responsabilité en trafic fer-mer	56
63. Responsabilité en cas d'accidents nucléaires	58

Titre VI.—Dispositions finales

64. Signature	58
65. Ratifications. Mise en vigueur	58
66. Adhésion à la Convention	58
67. Durée de l'engagement des Etats contractants	60
68. Révision de la Convention	60
69. Textes de la Convention. Traductions officielles	62

ANNEXE I (Article 21)

Formulaire du bulletin de bagages	68
--	----

ANNEXE II (Article 58)

Règlement relatif à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer	72
--	----

ANNEXE III (Article 68, §3)

Statut relatif à la Commission de révision	80
---	----

ANNEXE IV (Article 61)

Règlement d'arbitrage	84
------------------------------	----

PROTOCOLE ADDITIONNEL	88
------------------------------	----

PROTOCOLE A, BERNE, LE 29 AVRIL 1964	98
---	----

PROTOCOLE B, BERNE, LE 29 AVRIL 1964	108
---	-----

CHAPTER II.—Claims. Actions. Procedure and limitation

<i>Article</i>	<i>Page</i>
41. Claims	41
42. Persons who may bring an action against the railway	41
43. Railways against which an action may be brought	41
44. Jurisdiction	43
45. Verification of partial loss of or damage to luggage	43
46. Extinction of rights of action against the railway arising out of the contract of carriage of luggage	43
47. Limitation of actions arising out of the contract of carriage	45

CHAPTER III.—Settlement of accounts. Rights of recovery between railways

48. Settlement of accounts between railways	47
49. Right to recover compensation for loss of or damage to luggage	47
50. Right to recover compensation for delay in delivery	47
51. Procedure for recovery	49
52. Jurisdiction in actions for recovery	49
53. Agreements governing rights of recovery	49

Part IV.—Miscellaneous Provisions

54. Application of national law	49
55. General rules of procedure	49
56. Execution of judgments. Attachment and security for costs	51
57. Monetary unit. Rate of exchange or acceptance of foreign currency	51
58. Central Office for International Railway Transport	53
59. List of lines to which the Convention applies	53
60. Supplementary provisions	55
61. Regulation of disputes by arbitration	55

Part V.—Special Provisions

62. Liability in respect of rail-sea traffic	57
63. Liability in case of nuclear incidents	59

Part VI.—Final Provisions

64. Signature	59
65. Ratification. Coming into force	59
66. Accession to the Convention	59
67. Duration of the obligation of Contracting States	61
68. Revision of the Convention	61
69. Texts of the Convention. Official translations	63

ANNEX I (Article 21)

Form of luggage registration voucher	69
---	----

ANNEX II (Article 58)

Regulations concerning the Central Office for International Railway Transport	73
---	----

ANNEX III (Article 68 (3))

Rules relating to the Revision Committee	81
---	----

ANNEX IV (Article 61)

Rules for arbitration	85
ADDITIONAL PROTOCOL	89
PROTOCOL A, BERNE, APRIL 29, 1964	99
PROTOCOL B, BERNE, APRIL 29, 1964	109

CONVENTION INTERNATIONALE 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 1952, 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 PORTEE DE LA CONVENTION

Article premier

Chemins de fer et transports auxquels s'applique la Convention

§ 1.—La présente Convention s'applique, sous réserve des exceptions prévues aux paragraphes suivants, à tous les 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 :

- (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.

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

[OFFICIAL TRANSLATION]

**INTERNATIONAL CONVENTION CONCERNING THE CARRIAGE
OF 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 25th October, 1952⁽¹⁾, 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:

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.

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.

(¹) "Treaty Series No. 47 (1958)", Cmnd. 565.

† The expression "luggage" where used in this Convention does not include hand luggage to which Articles 13 and 28 of the Convention apply.

* 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 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 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.

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 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.

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 suivants 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.

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.

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.

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

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

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 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 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

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.

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 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

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 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.

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.

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) à 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) ;

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) à 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.

- (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 acknowledgment 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.—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.

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 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

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.

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.

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.

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 subparagraphs 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.—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.

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

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.—RESPONSABILITE. ACTIONS

CHAPITRE PREMIER.—RESPONSABILITE

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.

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.—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

Présomption 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.

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

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.

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.—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 extracontractuelles

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.

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 (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 39 of this Convention.

CHAPITRE II.—RECLAMATIONS ADMINISTRATIVES. ACTIONS JUDICIAIRES. PROCEDURE 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 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.

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 is 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 counter-claim or by way of set-off to an action based on the same contract of carriage.

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 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 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;

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;

- 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.

- (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.

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.—REGLEMENT 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.

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 the 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

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 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

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 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.

3. 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

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.

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

Lists 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.—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.

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.—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) 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.

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 (1) 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.

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.

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.⁽²⁾

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.

⁽²⁾ The Convention entered into force on January 1, 1965; see Protocol A, page 99.

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.

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 to 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 rules of procedure adopted at each Conference.

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:

DR. KREMLER

Pour la Belgique:

F. SEYNAEVE

Pour la Bulgarie:

S. DRAGOMIROV

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. KREMPER

For Belgium:

F. SEYNAEVE

For Bulgaria:

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:
BATAKOWSKI
- Pour le Portugal:
MARIO DIAS TRIGO
- Pour la Roumanie:
G. NISTORAN

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 Rumania:

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 OBHLÍDAL

Pour la Turquie:

H. UGAN

Pour la Yougoslavie:

V. NIKOLIĆ

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 OBHLÍDAL

For Turkey:

H. UGAN

For Yugoslavia:

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

No.....	Transport international de bagages				Ⓢ
	(Nom de l'administration du chemin de fer)				
Souche du bulletin de bagages					
de..... à.....					
via.....					
Date	Nombre de billets	Nombre des colis-bagages	Poids réel kg	Prix de transport des bagages	
.....				}	sans franchise de bagages pour..... kg
19.....	Calcul de la taxe par unité de 10 kg				
Train No.				(*)	
en chiffres		en lettres		Intérêt à la livraison	
Frais accessoires					
Taxe totale					

110 mm

150 mm

2^e feuille

No.....	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	
.....				}	sans franchise de bagages pour..... kg
19.....	Calcul de la taxe par unité de 10 kg				
Train No.				(*)	
en chiffres		en lettres		Intérêt à la livraison	
Frais accessoires					
Taxe totale					

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

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

<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg); font-size: small; margin-right: 5px;">110 mm</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">No.....</div> </div>	International Carriage of Luggage			
(Name of railway administration)				
Counterfoil of Luggage Registration Voucher				
from to via				
Date	Number of tickets	Number of articles of luggage	Actual weight kg.	Carriage charges for luggage Amount of charge per } on gross weight of kg. 10 kg. } on weight in excess of free allowance kg.
19.....				
Train No.	in figures in words _____ _____ _____			(*) Interest in delivery ...
Supplementary charges ...				
Total charge ...				

150 mm

2nd sheet

<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">No.....</div> </div>	International Carriage of Luggage			
(Name of railway administration)				
Waybill				
from to via				
Date	Number of tickets	Number of articles of luggage	Actual weight kg.	Carriage charges for luggage Amount of charge per } on gross weight of kg. 10 kg. } on weight in excess of free allowance kg.
19.....				
Train No.	in figures in words _____ _____ _____			(*) Interest in delivery ...
Supplementary charges ...				
Total charge ...				

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

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

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.

ANNEXE II

(Article 58)

REGLEMENT RELATIF A L'OFFICE CENTRAL DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR CHEMINS DE FER

Article premier

§ 1.—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.

ANNEX II

(Article 58)

REGULATIONS CONCERNING THE CENTRAL OFFICE FOR INTERNATIONAL RAILWAY TRANSPORT

Article 1

1. 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) superintend the 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 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 will supply the Chairman. The other member States shall be nominated 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 nominate 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) 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) 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

3.—(a) The Administrative Committee shall make regulations to govern the organisation, working and staff of the Central Office. The Swiss Government shall put before them draft proposals to that effect.

(b) The Administrative Committee shall appoint the director, vice-director and counsellors of the Central Office, and the Swiss Government shall propose candidates in that behalf. 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 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, and the annual report shall be subject to the like approval.

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 who 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 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 place before each revision 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 fifty per centum 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 report and 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 1st 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 1st 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

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).

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 31st 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 line which are subject to the Convention at the date of the opening of the account to the extent 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 centum 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 operation 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 the 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 undertaking with a request for its assistance in securing payment. The Central Office shall then formally call upon the debtor undertaking 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.—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.

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 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 IV) has decided the case.

4. If its directions are not complied with within fifteen days the Central Office shall address a further demand to the debtor undertaking and draw attention to the consequences of non-compliance.

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

6. If the State to which the debtor undertaking belongs either declares that, notwithstanding the default, 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 to have agreed to guarantee the solvency of the undertaking in respect of debts arising out of 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.

ANNEXE III

(Article 68, § 3)

STATUT RELATIF A LA COMMISSION DE REVISION

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.

ANNEX III

(Article 68 (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; 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 Committee.

The Director and Vice-Director of the Central Office 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 to attend meetings of the Committee, in an advisory capacity, representatives of:

- (a) non-Contracting States;
- (b) intergovernmental organisations which are concerned with transport matters (the invitation to be on a reciprocal basis);
- (c) international non-governmental organisations dealing with transport (the invitation to be on a reciprocal basis).

Article 6

The Committee shall be properly constituted when one-third of the number of Contracting States are represented.

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.

Article 7

The Committee shall appoint for each session a chairman and one or two vice-chairmen.

Article 8

The proceedings shall be transacted in French and German. The substance of the remarks of members of the Committee 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 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 not be adopted unless:

- (a) not less than half of the delegations represented on the Committee have voted on it;
- (b) it has obtained a majority of the votes cast: votes cast shall not include abstentions.

Article 10

The minutes of meetings shall summarise the proceedings in the two languages.

Proposals and decisions must appear verbatim in the minutes in both languages. In the event of divergence between the French and German versions of the minutes in 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 to the secretariat within a reasonable time any necessary amendments.

Article 11

To facilitate their work, the Committee may set up sub-committees. 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 reporter. Otherwise the provisions of Articles 1 to 5 and 8 to 10 of this Annex shall apply to the sub-committees with any necessary modifications.

ANNEXE IV

(Article 61)

REGLEMENT 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;

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) 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.

- (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.

PROTOCOLE ADDITIONNEL AUX CONVENTIONS INTERNATIONALES CONCERNANT LE TRANSPORT PAR CHEMINS DE FER DES MARCHANDISES (CIM) ET DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES (CIV), SIGNÉES A BERNE LE 25 FEVRIER 1961

LES PLENIPOTENTIAIRES SOUSSIGNES sont convenus des dispositions ci-après :

I

1° Les Etats qui n'ont pas signé les Conventions du 25 octobre 1952 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 octobre 1952 sont appliquées, peuvent notifier au Gouvernement suisse qu'ils ont adopté, par voie de législation interne, les dispositions des Conventions de 1961 et qu'ils les appliqueront suivant les règles de leur constitution.

2° Au cas où la notification visée ci-dessus est faite, les effets en sont les suivants :

- (a) Les dispositions des Conventions de 1961 sont applicables dans les rapports entre les Etats contractants et les Etats ou parties territoriales mentionnés sous 1° et ayant fait cette notification, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir de la date de réception de la notification par le Gouvernement suisse si les Conventions sont entrées en vigueur ou, dans le cas contraire, à partir de la date de leur entrée en vigueur.
- (b) Le Gouvernement suisse constate la date de réception de la notification et la communique aux Etats parties aux Conventions de 1961 ainsi qu'aux Etats ou parties territoriales d'Etats ayant fait usage de la faculté visée sous 1°.
- (c) Les Etats ou les parties territoriales d'Etats mentionnés sous 1° ont les mêmes droits et obligations que les Etats qui ont ratifié les Conventions de 1961 ou qui y ont adhéré, sous réserve
que leur participation aux conférences et aux sessions des Commissions soit assurée par des délégués et experts des administrations ferroviaires, ayant voix consultative; leur avis sur les propositions est exprimé séparément et noté dans les procès-verbaux;
que, jusqu'à l'adoption d'une nouvelle réglementation, ils n'exercent pas le droit d'opposition prévu à l'article 69, § 3 et 4, de la CIM et à l'article 68, § 3, de la CIV et qu'ils ne soient pas tenus d'observer les décisions des Etats contractants relatives à l'introduction de nouvelles règles, mais qu'ils puissent décider d'une manière autonome de l'adoption de ces règles, ainsi que de leur introduction par voie de législation interne et de leur application conformément à leurs dispositions constitutionnelles.

3° Il ne suffit pas, pour l'application des dispositions du chapitre I du présent Protocole additionnel, qu'un seul des Etats ou parties territoriales d'Etats entrant en ligne de compte déclare vouloir faire usage de l'offre des Etats signataires contenue sous chiffre 1°.

[OFFICIAL TRANSLATION]

**ADDITIONAL PROTOCOL 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 THE 25TH FEBRUARY, 1961**

THE UNDERSIGNED PLENIPOTENTIARIES have agreed to the following provisions:

I

1. States which have not signed the Conventions of 25th October, 1952⁽⁴⁾, and 25th February, 1961, or territorial parts of such States on whose railway lines the Conventions of 25th October, 1952, are applied, may notify the Swiss Government that they have adopted by internal legislation the provisions of the Conventions of 1961 which they will apply according to the rules of their constitution.

2. In the case of such notification being given the effect shall be as follows:

- (a) The provisions of the Conventions of 1961 shall apply to the relations between the Contracting States and the States or territorial parts of States referred to in paragraph 1 above which have given such notification, on the expiry of a period of thirty days from the date of receipt of the notification by the Swiss Government if the Conventions have come into force or, if not, from the date of their coming into force.
- (b) The Swiss Government shall record the date of receipt of the notification and shall inform the States which are parties to the Conventions of 1961 and the States or territorial parts of States which have availed themselves of the provisions of paragraph 1 above.
- (c) The States or territorial parts of States referred to in paragraph 1 above shall have the same rights and duties as the States which have ratified the Conventions of 1961 or have adhered to them, provided:

that they may be represented in the conferences and sessions of the Committees by delegates and experts from the railway administrations, who will act in an advisory capacity; their opinions on the proposals shall be expressed separately and recorded in the minutes; that until such time as a new set of regulations is adopted, they shall not exercise the right of opposition laid down in Article 69 (3) and (4) of CIM and Article 68 (3) of CIV, and shall not hold themselves bound to comply with the decisions of the Contracting States concerning the introduction of new rules, but may make an autonomous decision to adopt such rules and to introduce them by internal legislation and apply them in accordance with the provisions of their constitution.

3. It shall not be sufficient, for the application of the provisions of Chapter I of this Additional Protocol, that only one of the States or territorial parts of States concerned should declare its desire to take advantage of the offer of the signatory States contained in paragraph 1 above.

⁽³⁾ "Treaty Series No. 67 (1965)", Cmnd. 2810

⁽⁴⁾ "Treaty Series Nos. 46 and 47 (1958)", Cmnd. 564 and 565

Les déclarations faites conformément au chiffre 1° doivent être concordantes ; elles lient chaque Etat ou partie territoriale d'Etat entrant en ligne de compte, sans préjudice des dispositions de l'article 68 de la CIM et de l'article 67 de la CIV.

II

1° Afin de rendre obligatoires pour l'usager, selon le doit du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, les prescriptions des Conventions de 1961 en ce 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), du billet international et du bulletin de bagages (CIV).

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.

III

Le Gouvernement de la République française réserve sa position sur les dispositions de l'article 9, § 3, de la CIM, concernant les accords tarifaires particuliers, et déclare que, en ce qui le concerne, ces dispositions ne sauraient, en aucun cas, prévaloir contre celles du Traité instituant la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier, ni contre celles qui seront arrêtées dans le cadre de la politique commune des transports prévue à l'article 74 du Traité du 25 mars 1957 instituant la Communauté Economique Européenne.

IV

Ce Protocole, complétant les Conventions de 1961, demeure ouvert à la signature jusqu'au 1^{er} mai 1961.

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 66 de la CIV de 1961 peuvent adhérer au présent Protocole par notification.

The declarations made in accordance with paragraph 1 above must agree; they shall bind each State or territorial part of a State concerned, without prejudice to the provisions of Article 68 of CIM and Article 67 of CIV.

II

1. In order to make the provisions of the 1961 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-adhering 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 Protocol in the printed forms of consignment note (CIM), international ticket and luggage registration voucher (CIV).

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 in so far 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.

III

The Government of the French Republic reserves its position with regard to the provisions of paragraph 3 of Article 9 of CIM concerning private tariff agreements and declares that, so far as it is concerned, these provisions can under no circumstances take precedence over those of the Treaty setting up the European Coal and Steel Community, nor over those to be laid down within the framework of the common transport policy envisaged in Article 74 of the Treaty of 25th March, 1957, setting up the European Economic Community.

IV

This Protocol completing the 1961 Conventions shall remain open for signature until 1st May, 1961.

It shall require ratification.

States which have not signed this Protocol before that date and States becoming parties to the above-mentioned Conventions through the application of Article 67 of the CIM and Article 66 of the CIV of 1961 may adhere to this Protocol by notification.

L'instrument de la ratification ou la notification de l'adhésion sera déposé auprès du Gouvernement suisse.

Le chapitre I du présent Protocole entre en vigueur six mois avant la date prévue pour la mise en application des Conventions de 1961.

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 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:

DR. KREMPER

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

Instruments of ratification or notifications of adherence shall be deposited with the Swiss Government.

Chapter I of this Protocol shall come into force six months before the date fixed for the entry into effect of the 1961 Conventions.⁽⁶⁾

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 Protocol.

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

⁽⁶⁾ Chapter I of the Additional Protocol entered into force on July 1, 1964 and Chapters II to IV on January 1, 1965.

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:

MÁRIO 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 OBHLÍDAL

Pour la Turquie:

H. UGAN

Pour la Yougoslavie:

V. NIKOLIĆ

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:

MÁRIO DIAS TRIGO

For Rumania:

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 OBHLÍDAL

For Turkey:

H. UGAN

For Yugoslavia:

V. NIKOLIĆ

RATIFICATIONS OF THE CONVENTION AND OF THE ADDITIONAL
 PROTOCOL OF FEBRUARY 25, 1961

<i>Country</i>	<i>Date of Deposit</i>
United Kingdom	April 9, 1964
Austria	August 10, 1964
Belgium	March 17, 1964
Bulgaria	April 29, 1963
Czechoslovakia	March 14, 1963
Denmark	September 13, 1961
Finland	April 14, 1964
France	May 30, 1962
Greece	*
Hungary	March 29, 1962
Italy	November 12, 1963
Liechtenstein	October 24, 1963
Luxembourg	November, 26 1964
Netherlands	September 26, 1963
Norway	August 9, 1963
Poland	November 4, 1963
Portugal	December 4, 1963
Rumania	August 14, 1962
Spain	February 19, 1963
Sweden	June 27, 1963
Switzerland	July 25, 1962
Turkey	*
Yugoslavia	February 21, 1964

* In a Note dated December 24, 1964, the Swiss Government stated that Greece and Turkey not having deposited their Instruments of Ratification by November 30, 1964, would be unable to join by January 1, 1965, but that the Central Office of International Railway Transport had made the necessary arrangements to apply this Convention to traffic with these states.

ACCESSIONS

<i>Country</i>	<i>Effective Date</i>
Iraq	August 24, 1965
Morocco	January 1, 1965
Syria	May 7, 1965

In a communication received by the Swiss Government on December 24, 1964, the Government of the Federal Republic of Germany notified their decision to adopt the provisions of the Convention by internal legislation. A similar notification was received from the German Authorities of the Soviet Zone of Germany. These notifications took effect on January 1, 1965.

**PROTOCOLE A ETABLI PAR LA CONFERENCE DIPLOMATIQUE
REUNIE EN VUE DE LA MISE EN VIGUEUR DES CONVENTIONS
INTERNATIONALES DU 25 FEVRIER 1961 CONCERNANT LE
TRANSPORT PAR CHEMINS DE FER DES MARCHANDISES
(CIM) ET DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES (CIV)**

En application de l'article 66 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) et de l'article 65 de la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV), signées à Berne le 25 février 1961 et conclues entre

l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, l'Espagne, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Italie, le Liban, le Liechtenstein, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, le Royaume-Uni, la Suède, la Suisse, la Tchécoslovaquie, 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 les 27, 28 et 29 avril 1964 à Berne.

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 des deux Conventions susmentionnées, 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. le Danemark, le 13 septembre 1961,
2. la Hongrie, le 29 mars 1962,
3. la France, le 30 mai 1962,
4. la Suisse, le 25 juillet 1962,
5. la Roumanie, le 14 août 1962,
6. l'Espagne, le 19 février 1963,
7. la Tchécoslovaquie, le 14 mars 1963,
8. la Bulgarie, le 29 avril 1963,
9. la Suède, le 27 juin 1963,
10. la Norvège, le 9 août 1963,
11. les Pays-Bas, le 26 septembre 1963,
12. le Liechtenstein, le 24 octobre 1963,
13. la Pologne, le 4 novembre 1963,
14. l'Italie, le 12 novembre 1963,
15. le Portugal, le 4 décembre 1963,

[OFFICIAL TRANSLATION]

**PROTOCOL A 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) AND
THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND LUGGAGE BY RAIL (CIV)**

In accordance with the provisions of Article 66 of the International Convention concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM) and of Article 65 of the International Convention concerning the Carriage of Passengers and Luggage by Rail (CIV), signed at Berne on 25th February, 1961, and concluded between

Austria, Belgium, Bulgaria, Czechoslovakia, Denmark, Finland, France, Greece, Hungary, Italy, Lebanon, Liechtenstein, Luxembourg, The Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Rumania, Spain, Sweden, Switzerland, 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 27th, 28th and 29th April, 1964.

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 two above-mentioned Conventions, which were examined and found correct, had been deposited with the Government of the Swiss Confederation by the following States and on the dates mentioned below:—

1. Denmark, 13th September, 1961,
2. Hungary, 29th March, 1962,
3. France, 30th May, 1962,
4. Switzerland, 25th July, 1962,
5. Rumania, 14th August, 1962,
6. Spain, 19th February, 1963,
7. Czechoslovakia, 14th March, 1963,
8. Bulgaria, 29th April, 1963,
9. Sweden, 27th June, 1963,
10. Norway, 9th August, 1963,
11. The Netherlands, 26th September, 1963,
12. Liechtenstein, 24th October, 1963,
13. Poland, 4th November, 1963,
14. Italy, 12th November, 1963,
15. Portugal, 4th December, 1963,

16. la Yougoslavie, le 21 février 1964,
17. la Belgique, le 17 mars 1964,
18. le Royaume-Uni, le 9 avril 1964,
19. la Finlande, le 14 avril 1964.

La Conférence, constatant que plus de quinze Etats ont déposé les instruments de ratification auprès du Gouvernement suisse, a arrêté les dispositions suivantes:

1° Les Conventions internationales du 25 février 1961 concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) et le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV), ainsi que le Protocole additionnel du 25 février 1961, sous réserve du chiffre 2° ci-après, seront mis en vigueur le 1^{er} janvier 1965. Les Conventions CIM et CIV du 25 octobre 1952, y compris les protocoles additionnels du 25 octobre 1952 et du 11 avril 1953, seront abrogés à la même date. En vertu des articles 67, § 2, de la CIM et 66, § 2, de la CIV de 1952, cette abrogation aura effet même à l'égard de celles des parties contractantes qui ne ratifieraient pas les Conventions du 25 février 1961.

2° En conformité du chapitre IV du Protocole additionnel du 25 février 1961, le chapitre I de ce Protocole, concernant l'adoption et l'application des Conventions, par voie de législation interne, dans les Etats qui n'ont pas signé les Conventions du 25 octobre 1952 et du 25 février 1961, ou dans les parties territoriales de tels Etats, entre en vigueur six mois avant la date prévue pour la mise en application des Conventions de 1961, c'est-à-dire le 1^{er} juillet 1964.

3° L'Annexe I [Prescriptions relatives aux matières et objets exclus du transport ou admis au transport sous certaines conditions (RID)], l'Annexe VII [Règlement international concernant le transport des wagons de particuliers (RIP)] et l'Annexe VIII [Règlement international concernant le transport des containers (RICO)] à la CIM de 1952, qui sont soumises à une procédure de révision spéciale et n'étaient donc pas jointes aux documents signés le 25 février 1961, seront applicables à partir du 1^{er} janvier 1965 comme Annexes I, VII et VIII à la CIM du 25 février 1961, réserve faite des adaptations ci-après à la CIM de 1961:

(a) *Prescriptions relatives aux matières et objets exclus du transport ou admis au transport sous certaines conditions (RID)*

(1) Libellé du titre:

“Règlement international concernant le transport des marchandises dangereuses par chemins de fer (RID).”

(2) Texte du *nota* sous marginal 1 (6):

“*Nota.* Les dispositions de l'article 4, § 2, de la CIM sont ainsi conçues:

§ 2.—Deux ou plusieurs Etats contractants peuvent convenir, par des accords, que certaines matières ou certains objets exclus du

16. Yugoslavia, 21st February, 1964,
17. Belgium, 17th March, 1964,
18. The United Kingdom, 9th April, 1964,
19. Finland, 14th April, 1964.

The Conference, having established that more than fifteen States had deposited instruments of ratification with the Swiss Government, agreed upon the following provisions:—

1. The International Conventions of 25th February, 1961, concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM) and the Carriage of Passengers and Luggage by Rail (CIV), and the Additional Protocol of 25th February, 1961, subject to the reservation set out in paragraph 2 below, shall enter into force on 1st January, 1965. The CIM and CIV Conventions of 25th October, 1952, including the Additional Protocols of 25th October, 1952, and 11th April, 1953, shall be abrogated on the same date. In accordance with paragraph 2 of Article 67 of the CIM and paragraph 2 of Article 66 of the CIV of 1952, this abrogation shall also apply in respect of any of the contracting parties who do not ratify the Conventions of 25th February, 1961.

2. In accordance with Chapter IV of the Additional Protocol of 25th February, 1961, Chapter I of that Protocol, concerning the adoption and application of the Conventions, by internal legislation, in States which have not signed the Conventions of 25th October, 1952, and 25th February, 1961, or in territorial parts of such States, shall enter into force six months before the date laid down for the entry into force of the Conventions of 1961, that is to say on 1st July 1964.

3. Annex I (Regulations concerning the Substances and Articles not to be Accepted for Carriage or to be Accepted subject to Certain Conditions (RID)), Annex VII (International Regulations concerning the Haulage of Private Owners' Wagons (RIP)), and Annex VIII (International Regulations concerning the Carriage of Containers (RiCo)) to the CIM of 1952, which are subject to a special procedure of revision and were therefore not included in the documents signed on 25th February, 1961, shall have effect as from 1st January, 1965, as Annexes I, VII and VIII to the CIM of 25th February, 1961, subject to the following modifications to conform with the CIM of 1961:—

(a) *Regulations concerning the Substances and Articles not to be Accepted for Carriage or to be Accepted subject to Certain Conditions (RID)*

(i) Wording of the title to read:—

“International Regulations concerning the Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID)”.

(ii) Text of the Note to marginal 1 (6) to read:—

“*Note.* The provisions of Article 4, para. 2 of CIM are as follows:—

“Para. 2. Two or more Contracting States may arrange, by agreement, that certain substances or articles not acceptable for

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."

(3) Texte du marginal 2 (4):

"(4) Conformément à l'article 17 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."

(4) Marginaux 45, 82, 119, 163, 196, 222, 315, 353, 390, 433, 466, 522, 613, 719: texte de l'indication entre parenthèses:

"[article 6, § 10, d), de la CIM]."

(b) *Règlement international concernant le transport des wagons de particuliers (RIP)*

(1) Page de titre:

"Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) du 25 février 1961".

(2) En haut des pages 1 et 2:

"Annexe VII à la CIM
(Article 60, § 1, de la CIM)".

(3) Article 10, § 1 et 2:

"conformément aux dispositions de l'article 45 de la CIM".

(4) Article 15: sera supprimé.

(c) *Règlement international concernant le transport des containers (RICO)*

(1) Page de titre:

"Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) du 25 février 1961".

(2) En haut des pages 1 et 2:

"Annexe VIII à la CIM
(Article 60, § 2, de la CIM)".

Le présent Protocole demeure ouvert à la signature jusqu'au 1^{er} novembre 1964.

carriage under the provisions of Annex I to this Convention will be accepted for international carriage between those States subject to certain conditions, or that the substances and articles specified in Annex I to this Convention will be accepted subject to conditions less onerous than those laid down in the said Annex.

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

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

(iii) Text of marginal 2 (4) to read:—

“(4) In accordance with Article 17 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 tariffs provide for exceptions.”

(iv) In marginals 45, 82, 119, 163, 196, 222, 315, 353, 390, 433, 466, 522, 613 and 719, the text of the reference in brackets to read:—

“[Art. 6, para. 10 (d) of CIM]”

(b) *International Regulations concerning the Haulage of Private Owners' Wagons (RIP)*

(i) Title page to read:—

“International Convention concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM) of 25th February, 1961”.

(ii) At top of pages 1 and 2 read:—

“Annex VII to CIM
(Article 60(1) of CIM)”

(iii) In Article 10(1) and (2) read:—

“in accordance with the provisions of Article 45 of the CIM”.

(iv) Article 15 to be deleted.

(c) *International Regulations concerning the Carriage of Containers (RICO)*

(i) Title page to read:—

“International Convention concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM) of 25th February, 1961.”

(ii) At top of pages 1 and 2 read:—

“Annex VIII to CIM
(Article 60 (2) of CIM)”.

This Protocol shall remain open for signature until 1st November, 1964.

Pour les Etats déposant leurs instruments de ratification après le 1^{er} novembre 1964, les Conventions seront applicables 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.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ont dressé et signé le présent Protocole.

Fait à Berne, le vingt-neuf avril mil neuf cent soixante-quatre, 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:
(Unter Vorbehalt der Ratifikation)
F. KREMLER

Pour la Belgique:
C. ALVIN

Pour la Bulgarie:
S. DRAGOMIROV NIKOLOV

Pour le Danemark:
TH. JENSEN

Pour l'Espagne:
DE SANTA CRUZ DE INGUANZO

Pour la Finlande:
E. HELANIEMI

Pour la France:
G. DE GIRARD DE CHARBONNIÈRE

Pour la Grèce:
S. VASSILICOS

Pour la Hongrie:
D. KUZSEL

Pour l'Italie:
GIUSEPPE SANTONI RUGIU

Pour le Liban: -

Pour le Liechtenstein:
A. HILBE

For States depositing their instruments of ratification after 1st November, 1964, the Conventions 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 plenipotentiaries have drawn up and signed this Protocol.

Done at Berne, this twenty-ninth day of April, one thousand nine hundred and sixty-four, in a single original, which shall be deposited in the archives of the Swiss Confederation, and of which a certified copy shall be transmitted to each of the Parties.

For Austria:
(Unter Vorbehalt der Ratifikation)
F. KREMLER

For Belgium:
C. ALVIN

For Bulgaria:
S. DRAGOMIROV NIKOLOV

For Denmark:
TH. JENSEN

For Spain:
DE SANTA CRUZ DE INGUANZO

For Finland:
E. HELANIEMI

For France:
G. DE GIRARD DE CHARBONNIÈRE

For Greece:
S. VASSILICOS

For Hungary:
D. KUZSEL

For Italy:
GUISEPPE SANTONI RUGIU

For Lebanon:

For Liechtenstein:
A. HILBE

Pour le Luxembourg:
(sous réserve de ratification)

A. CLEMANG

Pour la Norvège:

DAG BRYN

Pour les Pays-Bas:

LÉON SAVELBERG

Pour la Pologne:

STÉFAN BATKOWSKI

Pour le Portugal:

MÁRIO DIAS TRIGO

Pour la Roumanie:

W. DUMITRESCU

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

A. H. KENT

Pour la Suède:

C. NORDSTRÖM

Pour la Suisse:

A. SCHALLER

Pour la Tchécoslovaquie:

J. REZÀBEK

Pour la Turquie:

S. BAYDUR

Pour la Yougoslavie:

MARA RADIĆ

For Luxembourg:
(sous réserve de ratification)
A. CLEMANG

For Norway:
DAG BRYN

For the Netherlands:
LÉON SAVELBERG

For Poland:
STÉFAN BATKOWSKI

For Portugal:
MÁRIO DIAS TRIGO

For Rumania:
W. DUMITRESCU

For the United Kingdom of Great Britain and Northern
Ireland:
A. H. KENT

For Sweden:
C. NORDSTRÖM

For Switzerland:
A. SCHALLER

For Czechoslovakia
J. REZÀBEK

For Turkey:
S. BAYDUR

For Yugoslavia:
MARA RADIĆ

RATIFICATIONS OF PROTOCOL A

<i>Country</i>	<i>Date of Deposit</i>
Austria	October 21, 1964
Luxembourg	November 26, 1964
Yugoslavia	January 27, 1965

**PROTOCOLE B ETABLI PAR LA CONFERENCE DIPLOMATIQUE
REUNIE EN VUE DE LA MISE EN VIGUEUR DES CONVENTIONS
INTERNATIONALES DU 25 FEVRIER 1961 CONCERNANT LE
TRANSPORT PAR CHEMINS DE FER DES MARCHANDISES
(CIM) ET DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES (CIV)**

A l'occasion de la réunion à Berne les 27, 28 et 29 avril 1964, de la Conférence diplomatique 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), signées à Berne le 25 février 1961 et conclues entre

l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, l'Espagne, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Italie, le Liban, le Liechtenstein, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, le Royaume-Uni, la Suède, la Suisse, la Tchécoslovaquie, 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, s'étant communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus de ce qui suit :

considérant qu'en dépit de la politique d'économies suivie par l'Office central, les taux maximums repris dans l'Annexe V à la CIM et dans l'Annexe II à la CIV pour calculer les parts contributives des Etats aux dépenses de l'Office central ne suffisent pas, en raison de la progression continue des prix, à couvrir les frais nécessaires d'administration de l'Office central,

il est décidé

d'octroyer une contribution complémentaire annuelle ne pouvant pas dépasser, pour chaque Etat, franc or 0.45 par kilomètre, tant pour la CIM que pour la CIV,

d'autoriser le Comité administratif à fixer, pour la première fois en 1965, lors de l'approbation du compte annuel afférent à l'exercice 1964, les parts contributives des Etats contractants dans le cadre des plafonds kilométriques résultant des Conventions CIM et CIV du 25 février 1961 et du présent Protocole.

Le présent Protocole demeure ouvert à la signature jusqu'au 1^{er} novembre 1964.

Les dispositions du chapitre I du Protocole additionnel aux Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV) du 25 février 1961 sont valables par analogie en ce qui concerne l'application et la notification officielle du présent Protocole.

[OFFICIAL TRANSLATION]

**PROTOCOL B 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) AND
THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND LUGGAGE BY RAIL (CIV).**

On the occasion of the meeting at Berne on 27th, 28th and 29th April, 1964, of 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) and the Carriage of Passengers and Luggage by Rail (CIV), signed at Berne on 25th February, 1961, and concluded between

Austria, Belgium, Bulgaria, Czechoslovakia, Denmark, Finland, France, Greece, Hungary, Italy, Lebanon, Liechtenstein, Luxembourg, The Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Rumania, Spain, Sweden, Switzerland, Turkey, the United Kingdom and Yugoslavia,

And on the invitation issued by the Swiss Federal Council to the High Contracting Parties;

The undersigned plenipotentiaries, after having communicated their full powers, found in good and due form, have agreed as follows:

Whereas in spite of the policy of economy pursued by the Central Office the maximum rates laid down in Annex V to CIM and Annex II to CIV for calculating the contributions of States to the expenses of the Central Office are not sufficient, by reason of constantly rising costs, to cover the necessary administrative expenditure of the Central Office,

it has been decided

to levy an additional annual contribution not exceeding 0.45 gold francs per kilometre for each State, both for CIM and CIV,

to authorise the Administrative Committee to determine, on the first occasion in 1965, when approving the annual accounts for the financial year 1964, the contributions of the Contracting States within the maximum rates per kilometre laid down in the CIM and CIV Conventions of 25th February, 1961, and in this Protocol.

This Protocol shall remain open for signature until 1st November, 1964.

The application and official notification of this Protocol shall as and where appropriate be governed by the provisions of Chapter I of the Additional Protocol to the International Conventions concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM) and the Carriage of Passengers and Luggage by Rail (CIV) of 25th February, 1961.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ont dressé et signé le présent Protocole.

Fait à Berne, le vingt-neuf avril mil neuf cent soixante-quatre, 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
(Unter Vorbehalt der Ratifikation)
F. KREMLER

Pour la Belgique:
C. ALVIN

Pour la Bulgarie:
S. DRAGOMIROV NIKOLOV

Pour le Danemark:
TH. JENSEN

Pour l'Espagne:
DE SANTA CRUZ DE INGUANZO

Pour la Finlande:
E. HELANIEMI

Pour la France:
G. DE GIRARD DE CHARBONNIÈRE

Pour la Grèce:
S. VASSILICOS

Pour la Hongrie:
D. KUZSEL

Pour l'Italie:
(sous réserve de ratification)
GIUSEPPE SANTONI RUGIU

Pour le Liban:

Pour le Liechtenstein:
A. HILBE

Pour le Luxembourg:
(sous réserve de ratification)
A. CLEMANG

Pour la Norvège:
DAG BRYN

In witness whereof, the plenipotentiaries have drawn up and signed this Protocol.

Done at Berne, this twenty-ninth day of April, one thousand nine hundred and sixty-four, in a single original, which shall be deposited in the archives of the Swiss Confederation, and of which a certified copy shall be transmitted to each of the Parties.

For Austria:

(Unter Vorbehalt der Ratifikation)

F. KREMPLEK

For Belgium:

C. ALVIN

For Bulgaria:

S. DRAGOMIROV NIKOLOV

For Denmark:

TH. JENSEN

For Spain:

DE SANTA CRUZ DE INGUANZO

For Finland:

E. HELANIEMI

For France:

G. DE GIRARD DE CHARBONNIÈRE

For Greece:

S. VASSILICOS

For Hungary:

D. KUZSEL

For Italy:

(sous réserve de ratification)

GIUSEPPE SANTONI RUGIU

For Lebanon:

For Liechtenstein:

A. HILBE

For Luxembourg:

(sous réserve de ratification)

A. CLEMANG

For Norway:

DAG BRYN

Pour les Pays-Bas
(sous réserve de ratification)
LÉON SAVELBERG

Pour la Pologne:
STÉFAN BATKOWSKI

Pour le Portugal:
MÁRIO DIAS TRIGO

Pour la Roumanie:
W. DUMITRESCU

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande
du Nord:
(sous réserve de ratification)
A. H. KENT

Pour la Suède:
C. NORDSTRÖM

Pour la Suisse:
A. SCHALLER

Pour la Tchécoslovaquie:
J. REZÁBEK

Pour la Turquie:
S. BAYDUR

Pour la Yougoslavie:
MARA RADIĆ

For the Netherlands:
(sous réserve de ratification)
LÉON SAVELBERG

For Poland:
STÉFAN BATKOWSKI

For Portugal:
MÁRIO DIAS TRIGO

For Rumania:
W. DUMITRESCU

For the United Kingdom of Great Britain and Northern
Ireland:
(sous réserve de ratification)
A. H. KENT

For Sweden:
C. NORDSTRÖM

For Switzerland:
A. SCHALLER

For Czechoslovakia:
J. REZÁBEK

For Turkey:
S. BAYDUR

For Yugoslavia:
MARA RADIĆ

RATIFICATIONS OF PROTOCOL B

<i>Country</i>	<i>Date of Deposit</i>
United Kingdom	December 29, 1964
Austria	October 21, 1964
Luxembourg	November 26, 1964
Netherlands	January 29, 1965
Yugoslavia	January 27, 1965