

The Convention and
Additional Protocol were
previously published as
Miscellaneous No. 3 (1973),
Cmnd. 5211. Protocol I
was previously published
as Miscellaneous
No. 7 (1974), Cmnd. 5598

RAILWAYS



Treaty Series No. 41 (1975)

International Convention concerning the Carriage of Passengers and Luggage by Rail

(CIV)

with Additional Protocol

Berne, 7 February–30 April 1970

(with Protocol I, Berne, 9 November 1973–31 January 1974)

[The United Kingdom instrument of ratification was deposited on 16 September 1974. The Convention and Additional Protocol (excluding paragraph 1 of Part I and paragraph 1 of Part II) entered into force on 1 January 1975.]

*Presented to Parliament
by the Secretary of State for Foreign and Commonwealth Affairs
by Command of Her Majesty
April 1975*

LONDON
HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE

80p net

Cmnd. 5898

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	5
2. Provisions concerning carriage by more than one mode of transport	7
3. Obligation of the railway to carry	7

Part II.—The Contract of Carriage

CHAPTER I.—Carriage of passengers

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

CHAPTER II.—Carriage of luggage

14. Articles acceptable for carriage	17
15. Articles not acceptable for carriage	17
16. Responsibility of passengers in respect of their luggage. Surcharges	19
17. Condition, packing and marking of luggage	19
18. Registration and carriage of luggage	19
19. Luggage registration voucher	21
20. Delivery	23

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

21. Tariffs. Private agreements	25
22. Formalities required by Customs or other administrative authorities	25
23. Refunds and additional payments	27
24. Disputes	27

Part III.—Liability. Legal Proceedings

CHAPTER I.—Liability

25. Liability arising from the carriage of passengers, hand luggage and animals ...	29
26. Collective responsibility of the railways for luggage	29
27. Extent of liability	29
28. Burden of proof	31
29. Presumption of loss of luggage. Position if subsequently recovered	31
30. Amount of compensation for loss of luggage	31
31. Amount of compensation for damage to luggage	33
32. Amount of compensation for delay in delivery of luggage	33
33. Amount of compensation in case of wilful misconduct or gross negligence on the part of the railway	35
34. Interest on compensation. Refund of compensation	35
35. Liability of the railway for its servants	35
36. Bringing of extracontractual actions	35

CHAPTER II.—*Claims. Actions. Procedure and Limitation of Actions*

<i>Article</i>	<i>Page</i>
37. Claims	37
38. Persons who may bring an action against the railway	37
39. Railways against which an action may be brought	37
40. Jurisdiction	39
41. Verification of partial loss of or damage to luggage	39
42. Extinction of rights of action against the railway arising from the contract of carriage of luggage	39
43. Limitation of actions	41

CHAPTER III.—*Settlement of Accounts. Rights of recovery between railways*

44. Settlement of accounts between railways	43
45. Right to recover compensation for loss or damage	43
46. Right to recover compensation for delay in delivery	45
47. Procedure in actions for recovery	45
48. Jurisdiction in actions for recovery	45
49. Agreements governing actions for recovery	47

Part IV.—*Miscellaneous Provisions*

50. Application of national law	47
51. General rules of procedure	47
52. Execution of judgments. Attachment and security for costs	47
53. Monetary unit. Rate of exchange or acceptance of foreign currency	49
54. Central Office for International Railway Transport	49
55. List of lines to which the Convention applies	51
56. Additional Regulations	51
57. Determination of disputes by arbitration	51

Part V.—*Special Provisions*

58. Liability in respect of rail-sea traffic	53
59. Liability in case of nuclear incidents	55

Part VI.—*Final Provisions*

60. Signature	57
61. Ratification. Entry into force	57
62. Accession to the Convention	57
63. Duration of obligation of Contracting States	57
64. Revision of the Convention	59
65. Texts of the Convention. Official translations	61

ANNEX I (Article 54)

Regulations concerning the Central Office for International Railway Transport (OCTI)	61
---	----

ANNEX II (Article 64 (3))

Rules relating to the Revision Committee	69
---	----

ANNEX III (Article 57)

Rules for Arbitration	73
Additional Protocol	79
Signatures, ratifications and accessions to the Convention and Additional Protocol ...	82
Protocol I	85
Signatures and ratifications of Protocol I	90

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 février 1961, ont résolu, en conformité de l'article 68 de ladite Convention, de conclure une nouvelle Convention à cet effet et sont convenus des articles suivants :

TITRE PREMIER.—OBJET ET PORTÉE DE LA CONVENTION

Article premier

Chemins de fer et transports auxquels s'applique la Convention

§ 1.—La présente Convention s'applique, sous réserve des exceptions prévues aux paragraphes suivants, à tous les transports de voyageurs et de bagages avec des titres de transport internationaux établis pour un parcours empruntant les territoires d'au moins deux des Etats contractants et comprenant exclusivement des lignes inscrites sur la liste dressée conformément à l'article 55.

§ 2.—Les transports dont la gare* de départ et la gare d'arrivée sont situées sur le territoire d'un même Etat et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit ne sont pas soumis à la présente Convention :

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

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

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

* Par " gare ", on entend également les ports des services de navigation et tout établissement des services automobiles ouverts au public 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 25 February 1961,⁽¹⁾ have resolved, in accordance with Article 68 of that Convention, to conclude a new Convention for that purpose and have agreed upon the following Articles:

PART I.—PURPOSE AND SCOPE OF THE CONVENTION

Article 1

Railways and traffic to which the Convention applies

1. This Convention shall apply, subject to the exceptions set forth in the following paragraphs, to the carriage of passengers and luggage under international transport documents made out for a journey over the territories of at least two of the Contracting States and exclusively over lines included in the list compiled in accordance with Article 55.

2. Carriage between stations* of departure and arrival situated in the territory of the same State, and performed over the territory of another State only in transit shall not be subject to this Convention:

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

3. Carriage between stations in two adjacent States and between stations in two States involving transit through the territory of a third State shall, in cases where the lines over which carriage is performed are exclusively operated by the railways of one of those three States and where there is nothing to the contrary in the laws and regulations of any of the said States, be governed by the law of the State whose railways operate the lines.

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

⁽¹⁾ Treaty Series No. 66 (1965), Cmnd. 2811.

* 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'une titre de transport autre que celui qui est prévu par la présente Convention.

Article 3

Obligation pour le chemin de fer de transporter

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

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

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

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

Article 2

Provisions concerning carriage by more than one mode of transport

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

2. The undertakings operating such services shall be subject to all the obligations imposed and enjoy all the rights conferred on railways by this Convention, subject always to such derogations as necessarily result from the differences peculiar to the different modes of transport. Such derogations shall not, however, in any way affect the rules as to liability laid down in this Convention.

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

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

Article 3

Obligation of the railway to carry

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

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

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

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

TITRE II.—DU CONTRAT DE TRANSPORT

CHAPITRE PREMIER.—TRANSPORT DES VOYAGEURS

Article 4

Droit au transport

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

Article 5

Billets

§ 1.—Les billets délivrés pour un transport international régi par la présente Convention doivent porter le signe \mathcal{Q} .

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

- a) l'indication des gares de départ et de destination;
- b) l'itinéraire; si l'emploi de différents itinéraires ou moyens de transport est permis, cette faculté doit être mentionnée;
- c) la catégorie de train et la classe de voiture;
- d) le prix de transport;
- e) le jour où commence la validité;
- f) la durée de validité.

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

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

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

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

Article 6

Réduction de prix pour les enfants

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

PART II.—THE CONTRACT OF CARRIAGE

CHAPTER I.—CARRIAGE OF PASSENGERS

Article 4

Entitlement to travel

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

Article 5

Tickets

1. Tickets issued for international travel under the Convention shall bear the mark \mathcal{T} .

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

- (a) the stations of departure and arrival;
- (b) the route; if a choice of routes or means of transport is permitted, that facility shall be stated;
- (c) the category of train and class of carriage;
- (d) the fare;
- (e) the date on which the ticket becomes available;
- (f) the period of availability.

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

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

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

6. On receipt of the ticket, the passenger shall make sure that it has been made out in accordance with his instructions.

Article 6

Reduced fares for children

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

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

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

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

Article 7

Durée de validité des billets. Arrêts aux gares intermédiaires. Utilisation des places

La durée de validité des billets et les arrêts en cours de route sont réglés par les tarifs internationaux.

L'occupation, l'attribution et la location des places dans les trains sont réglées par les tarifs ou les prescriptions des chemins de fer.

Article 8

Changement de classe ou de train

Le voyageur peut occuper une place d'une classe supérieure ou passer dans un train de catégorie supérieure à celle qui est indiquée sur le billet ou faire modifier l'itinéraire, dans les conditions fixées par les tarifs internationaux.

Article 9

Voyageur sans billet valable

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

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

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

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

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

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

Article 7

Period of availability of tickets. Breaks of journey at intermediate stations. Use of seats

The period of availability of tickets and breaks of journey shall be governed by the international tariffs.

The occupation, allocation and reservation of seats in trains shall be governed by the tariffs or the railways' regulations.

Article 8

Change of class of carriage or category of train

A passenger may occupy a seat of a higher class or travel in a train of a higher category than that stated on his ticket or alter his itinerary subject to the conditions laid down in the international tariffs.

Article 9

Passengers without valid tickets

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

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

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

Article 10

Personnes exclues du train ou admises sous conditions

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

- a) les personnes en état d'ivresse, celles qui se conduisent d'une manière inconvenante ou qui n'observent pas les prescriptions des lois et règlements; ces personnes n'ont droit au remboursement ni du prix de leur billet, ni du prix qu'elles ont payé pour le transport de leurs bagages;
- b) les personnes qui, en raison d'une maladie ou pour d'autres causes paraîtraient devoir incommoder leurs voisins, à moins qu'un compartiment entier n'ait été loué pour elles d'avance ou ne puisse être mis à leur disposition contre paiement; toutefois, les personnes tombées malades en cours de route doivent être transportées au moins jusqu'à la première gare où il est possible de leur donner les soins nécessaires. Le prix du voyage leur sera restitué, dans les conditions fixées à l'article 23, après déduction de la part afférente au parcours effectué; le cas échéant, il en sera de même en ce qui concerne le transport des bagages.

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

Article 11

Introduction de colis à main et d'animaux dans les voitures

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

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

§ 2.—Ne peuvent être introduits dans les voitures :

- a) les matières et objets exclus du transport comme bagages en vertu de l'article 15, lettre c); sauf exceptions prévues dans les tarifs; toutefois, les voyageurs qui, dans l'exercice d'un service public ou moyennant une autorisation légale ou administrative, portent une arme à feu, sont autorisés à prendre avec eux des munitions sans dépasser la plus faible des limites fixées par les règlements en vigueur sur les territoires empruntés; il est permis aux gardes accompagnant des prisonniers et voyageant avec ceux-ci dans des voitures ou compartiments spéciaux de prendre avec eux des armes à feu chargées;
- b) les objets de nature à gêner ou à incommoder les voyageurs ou à causer un dommage;
- c) les objets que les prescriptions de douane ou d'autres autorités administratives ne permettent pas d'introduire dans les voitures;

Article 10

Persons not permitted to travel or permitted to travel only under certain conditions

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

(a) persons in an intoxicated condition or whose behaviour is improper or who infringe the laws and regulations applicable; such persons shall not be entitled to a refund of their fares or of any luggage charges they may have paid;

(b) persons who, because of sickness or otherwise, appear likely to inconvenience other passengers unless a whole compartment has been reserved for them in advance or can be put at their disposal on payment therefor; persons who fall ill during a journey shall, however, be carried at least as far as the nearest station at which they can be given the necessary attention. Their fares shall be refunded in accordance with the conditions laid down in Article 23, subject to deduction of the amounts due for the distance travelled; where appropriate, these conditions shall likewise apply in the case of luggage charges.

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

Article 11

Taking of hand luggage and animals into carriages

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

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

2. The following shall not be taken into carriages:

(a) substances and articles which are not acceptable for carriage as luggage under Article 15 (c), unless otherwise provided in the tariffs; nevertheless, passengers carrying firearms in the course of public duty or with legal or administrative authority shall be allowed to carry ammunition not exceeding the lowest maximum quantity permitted by the regulations in force in any of the countries through which they pass. Guards escorting prisoners and travelling with them in special carriages or compartments shall be permitted to carry loaded firearms;

(b) articles liable to annoy or inconvenience passengers or to cause damage;

(c) articles which it is forbidden by Customs regulations or regulations of other administrative authorities to take into a carriage;

d) les animaux vivants. Les chiens sont cependant admis, s'ils sont portés sur les genoux ou tenus de près en laisse sur le plancher de la voiture et muselés de manière à ne pouvoir mettre en danger leur entourage; sont, en outre, admis d'autres petits animaux, s'ils sont enfermés dans des cages, caisses, paniers ou autres emballages appropriés, qui doivent être conçus de manière à exclure toute blessure ou souillure des voyageurs ainsi que tout dommage ou salissure de la voiture et des colis à main qui s'y trouvent, et si ces emballages peuvent être portés sur les genoux ou placés comme les colis à main. Les chiens et les autres petits animaux ne sont en outre admis que s'ils ne peuvent incommoder les voyageurs par leur odeur ou leur bruit, que les lois et règlements des différents Etats ne s'y opposent pas et qu'aucun voyageur n'y fasse objection. Les tarifs et les horaires peuvent interdire ou autoriser l'admission d'animaux dans certaines catégories de voitures ou de trains. Les tarifs indiquent si et pour quels animaux le prix de transport doit être payé.

§ 3.—Les tarifs internationaux peuvent prévoir à quelles conditions les objets introduits dans les voitures en contravention aux dispositions des §§ 1 et 2, lettre b), sont néanmoins transportés comme colis à main ou comme bagages.

§ 4.—Les employés du chemin de fer ont le droit de s'assurer, en présence du voyageur, de la nature des objets introduits dans les voitures, quand il existe des motifs sérieux de présumer une contravention aux dispositions du § 2, à l'exception de celles qui concernent le § 2, lettre c). S'il n'est pas possible de déterminer quelle est la personne qui a pris avec elle les objets soumis à vérification, le chemin de fer effectue celle-ci en présence de deux témoins étrangers au chemin de fer.

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

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

Article 12

Trains. Horaires

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

§ 2.—Les chemins de fer doivent porter de manière appropriée l'horaire des trains à la connaissance du public.

§ 3.—Les horaires ou les tarifs doivent indiquer les restrictions dans l'utilisation de certains trains ou de certaines classes.

(d) live animals. Nevertheless, dogs may be admitted if they are held in the lap or closely on a lead on the floor of the carriage and muzzled in such a way as to be of no danger to other occupants of the carriage; in addition, other small animals may be admitted if they are kept in cages, boxes, baskets or other suitable receptacles made in such a way as to exclude any risk of injury to, or soiling of, passengers and any damage to, or soiling of, the carriage and hand luggage therein, and if the receptacles can be held in the lap or stowed as hand luggage. Dogs and other small animals shall, in addition, only be admitted if they can not inconvenience passengers by their smell or noise, if the laws and regulations of the different States are not contravened and if no passenger objects. Tariffs or timetables may prohibit or authorise the admission of animals into certain kinds of carriages or trains. The tariffs shall indicate whether, and for which animals, fares shall be paid.

3. The international tariffs may prescribe the conditions under which articles taken into carriages contrary to the provisions of paragraphs 1 and 2 (b) of this Article shall nevertheless be carried as hand luggage or as luggage.

4. Railway servants shall have the right to satisfy themselves, in the presence of the passenger, as to the nature of any articles taken into a carriage when there is good reason to suppose that there has been a contravention of the provisions of paragraph 2 of this Article, other than those of paragraph 2 (c). If it is not possible to determine the person who has taken with him the articles to be examined, the railway shall carry out this examination in the presence of two witnesses not connected with the railway.

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

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

Article 12

Trains. Timetables

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

2. The railways shall publish the train timetables in an appropriate manner.

3. The timetables or the tariffs shall indicate restrictions on the use of certain trains or of certain classes of carriage.

Article 13

Correspondances manquées. Suppressions de trains

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

CHAPITRE II.—TRANSPORT DES BAGAGES

Article 14

Objets admis au transport

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

§ 2.—Les tarifs internationaux peuvent autoriser sous certaines conditions le transport comme bagages d'autres objets et d'animaux.

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

Article 15

Objets exclus du transport

Sont exclus du transport comme bagages :

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

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

Article 13

Missed connections. Cancellation of trains

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

CHAPTER II.—CARRIAGE OF LUGGAGE

Article 14

Articles acceptable for carriage

1. Articles contained in trunks, baskets, suitcases, travelling bags, hat-boxes and other similar receptacles, as well as the receptacles themselves, shall be accepted for carriage as luggage.
2. The international tariffs may authorise, on specified conditions, the carriage of other articles and of animals as luggage.
3. The railways shall be entitled to refuse or restrict the carriage of luggage in certain trains or certain categories of trains.

Article 15

Articles not acceptable for carriage

The following shall not be accepted for carriage as luggage:

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

The international tariffs may provide for the acceptance for carriage as luggage, subject to specified conditions, of certain substances and articles not acceptable for carriage under sub-paragraph (c) of this Article.

Article 16

Responsabilité du voyageur en ce qui concerne ses bagages. Surtaxes

§ 1.—Le détenteur du bulletin de bagages est responsable de l'observation des prescriptions des articles 14 et 15; il supporte toutes les conséquences d'une infraction à ces prescriptions.

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

§ 3.—En cas d'infraction aux dispositions des articles 14 et 15, le détenteur du bulletin de bagages doit payer une surtaxe à fixer par les tarifs internationaux, sans préjudice du supplément de prix de transport et, s'il y a lieu, des indemnités pour le dommage.

Article 17

Conditionnement, emballage et marquage des bagages

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

§ 2. Le voyageur est tenu d'indiquer sur chaque colis, en un endroit bien visible, son nom, son adresse, la gare de destination et le pays de destination, dans des conditions de fixité suffisantes, d'une manière claire, indélébile et ne permettant aucune confusion. Le chemin de fer a le droit de refuser les colis ne portant pas les indications prescrites. Les indications périmées doivent être enlevées ou rendues illisibles par le voyageur.

Article 18

Enregistrement et transport des bagages

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

Si le billet est valable pour plusieurs itinéraires, ou si le lieu de destination est desservi par plusieurs gares, le voyageur doit désigner exactement l'itinéraire à suivre ou la gare pour laquelle l'enregistrement doit avoir lieu.

Article 16

Responsibility of passengers in respect of their luggage. Surcharges

1. The holder of a luggage registration voucher shall be responsible for compliance with the provisions of Articles 14 and 15: he shall be liable for all consequences of any contravention of these provisions.

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

3. In the event of any contravention of the provisions of Article 14 or 15, the holder of the luggage registration voucher shall pay a surcharge as laid down in the international tariffs in addition to any difference in carriage charges payable and, if appropriate, compensation for any loss or damage caused.

Article 17

Condition, packing and marking of luggage

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

2. The passenger shall be obliged to indicate on each item of luggage, in a clearly visible place, his name, his address, the destination station and the country of destination, in a sufficiently durable, clear and indelible manner so as to avoid any possible confusion. The railway shall be entitled to refuse to accept items which do not bear the prescribed details. Out-of-date details shall be removed or made illegible by the passenger.

Article 18

Registration and carriage of luggage

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

If the ticket is available by more than one route, or if the destination is served by more than one station, the passenger shall specify precisely the route to be followed or the station to which the luggage is to be

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

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

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

Article 19

Bulletin de bagages

§ 1.—Lors de l'enregistrement des bagages, il est délivré un bulletin au voyageur.

§ 2.—Les bulletins de bagages délivrés pour un transport international régi par la présente Convention doivent porter le signe ¶ et, sauf exceptions prévues dans les tarifs internationaux, comporter les mentions suivantes :

- a) l'indication des gares de départ et de destination;
- b) l'itinéraire;
- c) le jour de la remise et le train pour lequel cette remise a été effectuée;
- d) le nombre des billets, sauf si les bagages ont été remis au transport sans présentation d'un billet;
- e) le nombre et le poids des colis;
- f) le montant du prix de transport et des autres frais.

registered. The railway shall not be liable for any consequences arising from the passenger's failure to comply with this requirement.

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

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

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

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

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

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

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

Article 19

Luggage registration voucher

1. A registration voucher shall be issued to the passenger at the time when the luggage is registered.

2. Luggage registration vouchers in respect of international traffic governed by this Convention shall bear the mark Q and, in the absence of provisions to the contrary in the international tariffs, shall contain the following particulars:

- (a) the names of the forwarding and destination stations;
- (b) the route;
- (c) the date on which the luggage is handed in for carriage and the train for which it is intended;
- (d) the number of tickets unless the luggage is handed in for carriage without production of a ticket;
- (e) the number of pieces of luggage and their weight;
- (f) the amount of the carriage charges and any other charges.

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

§ 4.—Le voyageur est tenu de s'assurer, à la réception du bulletin de bagages, que celui-ci a été établi conformément à ses indications.

Article 20

Livraison

§ 1.—La livraison des bagages a lieu contre remise du bulletin de bagages et, le cas échéant, contre paiement des frais qui grèvent l'envoi. Le chemin de fer n'est pas tenu de vérifier si le détenteur du bulletin a qualité pour prendre livraison.

Sont assimilés à livraison des bagages au détenteur du bulletin, la remise de ceux-ci, effectuée conformément aux dispositions en vigueur, aux autorités de douane ou d'octroi dans leurs locaux d'expédition ou dans leurs entrepôts, lorsque ceux-ci ne se trouvent pas sous la garde du chemin de fer, ainsi que le fait de confier des animaux vivants à un tiers.

§ 2.—Le détenteur du bulletin de bagages est en droit de demander au service de livraison de la gare destinataire la délivrance des bagages aussitôt que s'est écoulé, après l'arrivée du train par lequel les bagages devaient être transportés, le temps nécessaire pour la mise à disposition ainsi que, le cas échéant, pour l'accomplissement des formalités requises par les douanes et autres autorités administratives.

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

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

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

§ 6.—S'il en est requis par le détenteur du bulletin de bagages et en sa présence, le chemin de fer est tenu de procéder à la vérification des bagages, en vue de constater un dommage allégué. Le détenteur du bulletin de bagages a le droit de refuser la réception des bagages, si le chemin de fer ne donne pas suite à sa demande.

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

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

4. On receipt of the luggage registration voucher, the passenger shall make sure that it has been made out in accordance with his instructions.

Article 20

Delivery

1. Luggage shall be delivered on surrender of the luggage registration voucher and, where appropriate, on payment of the charges relating to the carriage. The railway shall not be required to establish that the holder of the voucher is entitled to take delivery.

It shall be equivalent to delivery of the luggage to the holder of the luggage registration voucher, if the luggage has been handed over, in accordance with the provisions in force, to Customs or octroi authorities at their premises or warehouses, when these are not subject to railway supervision, or if live animals have been handed over to third parties.

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

3. Failing surrender of the luggage registration voucher the railway shall only be obliged to hand over the luggage if the person claiming it proves his right thereto; if the person's right to claim appears insufficiently substantiated, the railway may require security to be given.

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

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

6. If the holder of the luggage registration voucher so requires, the railway shall carry out an examination of the luggage in his presence in order to establish any alleged damage. The holder of the luggage registration voucher shall have the right to refuse to accept the luggage if the railway does not comply with his request.

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

CHAPITRE III.—DISPOSITIONS COMMUNES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES

Article 21

Tarifs. Accords particuliers

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 22

Formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives

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

CHAPTER III.—PROVISIONS APPLICABLE TO THE CARRIAGE OF BOTH PASSENGERS AND LUGGAGE

Article 21

Tariffs. Private agreements

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

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

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

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

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

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

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

Publication of the measures taken under the second and third subparagraphs of this paragraph shall not be compulsory.

Article 22

Formalities required by Customs or other administrative authorities

Passengers shall be obliged to comply with the regulations issued by Customs or by other administrative authorities concerning their own persons and the examination of their luggage and hand luggage. Passengers shall be present at such examination unless otherwise provided by law or by regulations. The railway shall be under no liability towards passengers who disregard these obligations.

Article 23

Restitutions et paiements supplémentaires

§ 1.—Les prix de transport sont remboursés en totalité ou en partie, lorsque

- a) le billet n'a pas été utilisé ou l'a été partiellement,
- b) par suite du manque de place, le billet a été utilisé dans une classe ou une catégorie de train inférieure à celle pour laquelle il a été délivré,
- c) les bagages ont été retirés, soit à la gare expéditrice, soit à une gare intermédiaire.

Les tarifs internationaux fixent les pièces et attestations à produire à l'appui de la demande de remboursement, les montants à rembourser, ainsi que les sommes exclues de la restitution.

§ 2.—Toutefois, ces tarifs peuvent exclure, dans des cas déterminés, le remboursement du prix de transport ou le subordonner à certaines conditions.

§ 3.—Toute demande de restitution fondée sur les dispositions du présent article, ainsi que sur celles de l'article 10, lettre b), est irrecevable si elle n'a pas été présentée au chemin de fer dans un délai de six mois, compté, pour les billets, à partir de l'expiration de leur validité, pour les bulletins de bagages, à partir du jour de leur émission.

§ 4.—En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur dans la détermination des frais de transport et des frais divers, le trop-perçu doit être remboursé par le chemin de fer, le moins-perçu versé par le voyageur, lorsqu'il dépasse deux francs par billet ou par bulletin de bagages.

§ 5.—Pour le calcul du trop-perçu, ou du moins-perçu, il convient d'appliquer le cours du change officiel du jour où le prix de transport a été perçu; si le paiement en est effectué dans une monnaie autre que la monnaie de perception, le cours applicable est celui du jour où a lieu ce paiement.

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

Article 24

Contestations

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

Article 23

Refunds and additional payments

1. Fares and charges shall be refunded wholly or in part, when

- (a) the ticket has not been used or has only been partially used,
- (b) the ticket, owing to shortage of seats, has been used in a class or a train of a lower category than that for which it was issued,
- (c) luggage has been taken back, either at the forwarding station, or at an intermediate station.

The international tariffs shall prescribe the documents and certificates which must be produced in support of a claim for refund, the amounts to be refunded and the amounts excluded from the refund.

2. Nevertheless, these tariffs may, in certain specified cases, exclude refunds of fares or charges or make such refunds subject to certain conditions.

3. No claim for a refund based on the provisions of this Article, or on those of Article 10 (b) will be accepted unless made to the railway within a period of six months from the expiration of the period of availability of the ticket or the date of issue of the luggage registration voucher as the case may be.

4. Where the tariff has been incorrectly applied, or the carriage or other charges have been wrongly calculated, overcharges shall be refunded by the railway and undercharges paid by the passenger, when they exceed two francs per ticket or per luggage registration voucher.

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

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

Article 24

Disputes

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

TITRE III.—RESPONSABILITÉ. ACTIONS

CHAPITRE PREMIER—RESPONSABILITÉ

Article 25

Responsabilité consécutive au transport des voyageurs, des colis à main et des animaux

§ 1.—La responsabilité du chemin de fer pour la mort, les blessures et toute autre atteinte à l'intégrité corporelle d'un voyageur, ainsi que pour les dommages causés par le retard ou la suppression d'un train ou par une correspondance manquée, reste soumise aux lois et règlements de l'Etat où le fait s'est produit.

§ 2.—Le chemin de fer n'est responsable, en ce qui concerne les colis à main et les animaux dont la surveillance incombe au voyageur en vertu de l'article 11, § 5, que des dommages causés par sa faute.

§ 3.—Les articles ci-après du présent Titre ne sont pas applicables aux cas des § 1 et 2.

Article 26

Responsabilité collective des chemins de fer pour les bagages

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

§ 2.—Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la prise en charge des bagages, participe au contrat de transport et assume les obligations qui en résultent, sans préjudice des dispositions de l'article 39, § 2, concernant le chemin de fer destinataire.

Article 27

Etendue de la responsabilité

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

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

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

PART III.—LIABILITY. LEGAL PROCEEDINGS

CHAPTER I.—LIABILITY

Article 25

Liability arising from the carriage of passengers, hand luggage and animals⁽²⁾

1. The liability of the railway in respect of death, injury or any other bodily harm sustained by a passenger, and in respect of loss or damage resulting from the late arrival or cancellation of a train or loss of a connection, shall be determined by the laws and regulations of the State in which the incident causing such death, injury, bodily harm, loss or damage occurred.

2. The railway shall not be liable in respect of hand luggage and animals the care of which is the responsibility of the passenger under Article 11 (5) unless the loss or damage was caused by any wrongful act or neglect on the part of the railway.

3. The following Articles of this part of the Convention shall not apply to the cases in paragraphs 1 and 2 of this Article.

Article 26

Collective responsibility of the railways for luggage

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

2. Each succeeding railway, by the very act of taking over the luggage, shall participate in the performance of the contract of carriage and shall be subject to the obligations arising therefrom without prejudice to the provisions of Article 39 (2) relating to the railway of destination.

Article 27

Extent of liability

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

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

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

⁽²⁾ The Additional Convention of 26 February 1966 relating to the Liability of the Railway for Death of and Personal Injury to Passengers is published as Treaty Series No. 20 (1973), Cmnd. 5249, as amended by Protocol II of 9 November 1973, Treaty Series No. 42 (1975), Cmnd. 5899.

Article 28

Charge de la preuve

§ 1.—La preuve que le retard à la livraison, la perte ou l'avarie a eu pour cause un des faits prévus à l'article 27, § 2, incombe au chemin de fer.

§ 2.—Lorsque le chemin de fer établit que, eu égard aux circonstances de fait, la perte ou l'avarie a pu résulter d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 27, § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de faire la preuve que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

Article 29

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 comme perdu quand il n'a pas été livré ou mis à sa disposition dans les quatorze jours qui suivent la demande de livraison présentée conformément à l'article 20, § 2.

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

Dans le délai de trente jours qui suit la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que le bagage lui soit livré à l'une des gares du parcours, contre paiement des frais afférents au transport depuis la gare de départ jusqu'à celle où a lieu la livraison et contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue, déduction faite éventuellement des frais qui auraient été compris dans cette indemnité, et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour retard prévue à l'article 32.

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

Article 30

Montant de l'indemnité en cas de perte des bagages

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

a) si le montant du dommage est prouvé :

une somme égale à ce montant sans qu'elle puisse toutefois excéder 40 francs par kilogramme de poids brut manquant;

Article 28

Burden of proof

1. The burden of proving that delay in delivery, loss or damage was due to one of the causes specified in Article 27 (2) shall rest upon the railway.

2. When the railway establishes that, in the circumstances of a particular case, the loss or damage could be attributed to one or more of the special risks referred to in Article 27 (3), it shall be presumed that it was so caused. The claimant shall, however, be entitled to prove that the loss or damage was not, in fact, attributable either wholly or partly to one of these risks.

Article 29

Presumption of loss of luggage. Position if subsequently recovered

1. The person entitled to claim for the loss of luggage may, without being required to furnish further proof, treat an article of luggage as lost when it has not been delivered or placed at his disposal within fourteen days after a request for delivery has been made in accordance with Article 20 (2).

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

Within the thirty days following receipt of such notification, the person entitled as aforesaid may require the luggage to be delivered to him at any station on the route against payment of the carriage charges from the forwarding station to the station where delivery is made and against refund of the compensation which he has received less any charges included therein, but without prejudice to any claims to compensation for delay under Article 32.

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

Article 30

Amount of compensation for loss of luggage

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

(a) if the amount of the loss or damage suffered by the passenger is established:

a sum equal to that amount but not exceeding 40 francs per kilogramme of gross weight missing;

b) 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.

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

Article 31

Montant de l'indemnité en cas d'avarie des bagages

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

Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser :

a) si la totalité des bagages est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale;

b) si une partie seulement des bagages est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

Article 32

Montant de l'indemnité pour retard à la livraison des bagages

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

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

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

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

En cas d'avarie, elles se cumulent, s'il y a lieu, avec l'indemnité prévue à l'article 31.

Dans tous les cas, le cumul des indemnités prévues aux §§ 1 et 2 avec celles prévues aux articles 30 et 31 ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité totale supérieure à celle qui serait due en cas de perte totale des bagages.

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

(b) if the amount of such loss or damage is not established:

a sum by way of liquidated damages calculated at a rate of 20 francs per kilogramme of gross weight missing.

In addition, carriage charges, Customs duties and other expenses incurred in respect of carriage of the missing luggage shall be refunded, but no further damages shall be payable.

Article 31

Amount of compensation for damage to luggage

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

Provided that compensation shall not exceed:

- (a) if all the luggage has depreciated through damage, the amount which would have been payable in the case of total loss;
- (b) if only part of the luggage has depreciated through damage, the amount which would have been payable had that part been lost.

Article 32

Amount of compensation for delay in delivery of luggage

1. In the event of delay in delivery and in the absence of proof by the claimant that loss or damage has been suffered thereby, the railway shall be obliged to pay compensation at the rate of 20 centimes per kilogramme gross weight of the luggage delivered late in respect of each period of twenty-four hours or part thereof after delivery has been requested, but subject to a maximum of fourteen days.

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

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

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

In the case of damage, such compensation shall, where appropriate, be additional to that provided for in Article 31.

In no case shall compensation payable under paragraphs 1 and 2 of this Article, together with that payable under Articles 30 and 31, exceed, in the aggregate, the compensation which would be payable in respect of total loss of the luggage.

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

Article 33

Montant de l'indemnité en cas de dol ou de faute lourde imputable au chemin de fer

Dans tous les cas où le retard à la livraison, la perte totale ou partielle ou l'avarie des bagages ont pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer, celui-ci doit complètement indemniser l'ayant droit pour le préjudice prouvé. En cas de faute lourde, la responsabilité est, toutefois, limitée au double des maxima prévus aux articles 30, 31 et 32.

Article 34

Intérêts de l'indemnité. Restitution des indemnités

§ 1.—L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité. Ces intérêts, calculés à raison de cinq pour cent l'an, ne sont dus que si l'indemnité dépasse dix francs par bulletin de bagages; ils courent du jour de la réclamation administrative prévue à l'article 37 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

Si l'ayant droit ne remet pas au chemin de fer, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective des pièces.

§ 2.—Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

Article 35

Responsabilité du chemin de fer pour ses agents

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

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

Article 36

Exercice d'actions extracontractuelles

Dans tous les cas régis par la présente Convention, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le chemin de fer que dans les conditions et limites qui s'y trouvent prévues.

Il en est de même pour toute action exercée contre les personnes dont le chemin de fer répond en vertu de l'article 35.

Article 33

Amount of compensation in case of wilful misconduct or gross negligence on the part of the railway

In all cases where delay in delivery, or total or partial loss of or damage to the luggage, has been caused through wilful misconduct or gross negligence on the part of the railway, full compensation shall be payable by the railway for the damage proved. Nevertheless, in the case of gross negligence, liability shall be limited to twice the maxima specified in Articles 30, 31 and 32.

Article 34

Interest on compensation. Refund of compensation

1. The claimant shall be entitled to claim interest on compensation payable. Such interest, calculated at five per cent per annum, shall be payable only if the compensation exceeds ten francs per luggage registration voucher. Such interest shall accrue from the date of the claim referred to in Article 37 or, if no such claim has been made, from the date on which legal proceedings are instituted.

If, within a reasonable period laid down by the railway, the claimant does not submit to the railway the supporting documents required before the amount of the claim can be finally settled, no interest shall accrue between the expiration of the period laid down and the actual submission of such documents.

2. Any compensation improperly obtained shall be refunded.

Article 35

Liability of the railway for its servants

The railway shall be liable for its own servants and for any other persons whom it employs to perform carriage entrusted to it.

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

Article 36

Bringing of extracontractual actions

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

The same shall apply to any action brought against persons for whom the railway is liable under Article 35.

CHAPITRE II.—RECLAMATIONS ADMINISTRATIVES. ACTIONS JUDICIAIRES. PROCÉDURE ET PRESCRIPTION

Article 37

Réclamations administratives

§ 1.—Les réclamations administratives relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au chemin de fer désigné à l'article 39.

§ 2.—Le droit de présenter la réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le chemin de fer en vertu de l'article 38.

§ 3.—Les billets, bulletins de bagages et autres pièces qu'il y a droit de joindre à sa réclamation doivent être présentés soit en originaux, soit en copies, celles-ci dûment légalisées si le chemin de fer le demande.

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

Article 38

Personnes qui peuvent exercer l'action judiciaire contre le chemin de fer

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

Article 39

Chemins de fer contre lesquels l'action judiciaire peut être exercée

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

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

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

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

§ 4.—L'action judiciaire peut être exercée contre un chemin de fer autre que ceux qui sont désignés aux §§ 1 et 2, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

CHAPTER II.—CLAIMS. ACTIONS. PROCEDURE AND LIMITATION OF ACTIONS

Article 37

Claims

1. Claims relating to the contract of carriage shall be made in writing to the railway specified in Article 39.

2. Such a claim may be made by persons who have the right to sue the railway under Article 38.

3. Tickets, luggage registration vouchers, and any other documents which a claimant deems it advisable to submit with his claim, shall be produced either in the original or by means of copies duly certified if the railway so requires.

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

Article 38

Persons who may bring an action against the railway

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

Article 39

Railways against which an action may be brought

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

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

Such actions may, however, be brought against the railway of destination even if it has not received the luggage.

3. If the plaintiff can choose between several railways, his right to choose shall be extinguished as soon as he brings an action against any one of them.

4. An action may be brought against a railway other than those specified in paragraphs 1 and 2 of this Article when instituted by way of counterclaim or by way of set-off to an action based on the same contract of carriage.

Article 40

Compétence

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

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

Article 41

Constatation de la perte partielle ou d'une avarie subie par les bagages.

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

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

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

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

Article 42

Extinction de l'action contre le chemin de fer née du contrat de transport des bagages

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

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

- a) si l'ayant droit fournit la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer;
- b) en cas de réclamation pour retard, lorsqu'elle est faite à l'un des chemins de fer désignés par l'article 39, § 2, dans un délai ne dépassant pas vingt et un jours non compris celui de la réception des bagages par l'ayant droit;

Article 40

Jurisdiction

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

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

Article 41

Verification of partial loss of or damage to luggage

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

A copy of this report shall be supplied free of charge to the person entitled as aforesaid.

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

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

Article 42

Extinction of rights of action against the railway arising from the contract of carriage of luggage

1. Acceptance of the luggage by the person entitled to make a claim or bring an action shall extinguish all rights of action against the railway arising from the contract of carriage for delay in delivery, partial loss, or damage.

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

(a) if the person entitled as aforesaid furnishes proof that the loss or damage was caused by wilful misconduct or gross negligence on the part of the railway;

(b) in the case of a claim for delay in delivery made against one of the railways specified in Article 39 (2) within a period not exceeding twenty-one days excluding the day on which the luggage was accepted by the person entitled as aforesaid;

- c) en cas de réclamation pour perte partielle ou pour avarie :
- 1° si la perte ou l'avarie a été constatée avant la réception des bagages par l'ayant droit conformément à l'article 41;
 - 2° si la constatation, qui aurait dû être faite conformément à l'article 41, n'a été omise que par la faute du chemin de fer;
- d) en cas de réclamation pour dommages non apparents dont l'existence est constatée après la réception des bagages par l'ayant droit, à la double condition :
- 1° qu'immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les trois jours qui suivent la réception des bagages, la demande de constatation conforme à l'article 41 soit faite par l'ayant droit; lorsque ce délai doit prendre fin un dimanche ou un jour férié légal, son expiration est reportée au premier jour ouvrable suivant;
 - 2° que l'ayant droit prouve que le dommage s'est produit entre l'acceptation au transport et la livraison.

Article 43

Prescription de l'action

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

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

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

§ 2.—La prescription court :

- a) pour les actions en indemnité pour retard à la livraison, perte partielle ou avarie : du jour où la livraison a eu lieu;
- b) pour les actions en indemnité pour perte totale : du quatorzième jour qui suit l'expiration du délai prévu à l'article 20, § 2;
- c) pour les actions en paiement ou en restitution du prix de transport, de frais accessoires ou de surtaxes, ou pour les actions en rectification en cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur de calcul : du jour du paiement, ou, s'il n'y a pas eu paiement, du jour où le paiement aurait dû être effectué;
- d) pour les actions en paiement d'un supplément de droit réclamé par la douane ou d'autres autorités administratives : du jour de la réclamation de la douane ou de ces autorités;
- e) pour les autres actions concernant le transport des voyageurs : du jour de l'expiration de la validité du billet.

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

- (c) in the case of a claim for partial loss or for damage:
- (i) if the loss or damage was established before the acceptance of the luggage in accordance with Article 41 by the person entitled as aforesaid;
 - (ii) if the verification which should have been made under Article 41 was omitted solely through the wrongful act or neglect of the railway;
- (d) in the case of claims for loss or damage which is not apparent and is not discovered until after acceptance of the luggage by the person entitled as aforesaid, provided that:
- (i) immediately after discovery of the loss or damage and within three days of the acceptance of the luggage, the person entitled as aforesaid asks for a verification in accordance with Article 41; when this period terminates on a Sunday or a legal holiday it shall be extended until the next working day; and
 - (ii) the person entitled as aforesaid proves that the loss or damage occurred between the time of acceptance for carriage and the time of delivery.

Article 43

Limitation of actions

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

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

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

2. The period of limitation shall run:

- (a) in actions for compensation for delay in delivery, partial loss or damage, from the date of actual delivery;
- (b) in actions for compensation for total loss, from the fourteenth day after the expiration of the period prescribed in Article 20 (2);
- (c) in actions for payment or refund of carriage charges, supplementary charges or surcharges, or in actions for adjustment of charges in the event of the tariff being wrongly applied or an error in calculation being made, from the date of payment or, if payment has not been made, from the date when payment should have been made;
- (d) in actions to recover additional duty demanded by Customs or other administrative authorities, from the date of the demand made by the Customs or such authorities;
- (e) in all other actions concerning the carriage of passengers, from the date of expiration of the period of availability of the ticket.

The appointed date from which the period of limitation runs shall not be included in the period.

§ 3.—En cas de réclamation administrative adressée au chemin de fer conformément à l'article 37, la prescription est suspendue jusqu'au jour où le chemin de fer rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y étaient jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait.

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

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

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

CHAPITRE III.—RÈGLEMENT DES COMPTES. RECOURS DES CHEMINS DE FER ENTRE EUX

Article 44

Règlement des comptes entre chemins de fer

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

Article 45

Recours en cas d'indemnité pour perte ou pour avarie

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

- a) le chemin de fer par le fait duquel le dommage a été causé en est seul responsable;
- b) lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé. Si la distinction est impossible dans l'espèce, la charge de l'indemnité est répartie entre eux d'après les principes énoncés sous lettre c);
- c) s'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par le fait d'un ou de plusieurs chemins de fer, la charge de l'indemnité due est répartie entre tous les chemins de fer ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouveraient que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes. La répartition est faite proportionnellement au nombre de kilomètres de distance d'application des tarifs.

3. When a claim is made in writing to a railway in accordance with Article 37, the period of limitation shall be suspended until such date as the railway rejects the claim by notification in writing and returns the documents attached thereto. If part of the claim is admitted the period of limitation shall recommence only in respect of that part of the claim still in dispute. The burden of proof of the receipt of the claim or of the reply and of the return of the documents shall rest with the party basing its claim upon these facts.

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

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

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

CHAPTER III.—SETTLEMENT OF ACCOUNTS. RIGHTS OF RECOVERY BETWEEN RAILWAYS

Article 44

Settlement of accounts between railways

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

Article 45

Right to recover compensation for loss or damage

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

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

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

Article 46

Recours en cas d'indemnité pour retard à la livraison

Les règles énoncées dans l'article 45 sont appliquées en cas d'indemnité payée pour retard. Si le retard a eu pour cause des irrégularités constatées sur plusieurs chemins de fer, la charge de l'indemnité est répartie entre ces chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

Article 47

Procédure de recours

§ 1.—Le chemin de fer contre lequel est exercé un des recours prévus aux articles 45 et 46 n'est jamais habilité à contester le bien-fondé du paiement effectué par l'administration exerçant le recours, lorsque l'indemnité a été fixée par l'autorité de justice après que l'assignation lui avait été dûment signifiée et qu'il avait été mis à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixe, selon les circonstances de fait, les délais impartis pour la signification et pour l'intervention.

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

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

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

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

Article 48

Compétence pour les recours

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

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

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

Article 46

Right to recover compensation for delay in delivery

The rules laid down in Article 45 shall apply where compensation is paid for delay in delivery. If the delay has been caused by irregularities which are shown to have occurred on more than one railway, the amount of the compensation shall be divided between such railways in proportion to the length of the delay occurring on their respective systems.

Article 47

Procedure in actions for recovery

No railway, against which one of the rights of recovery for which provision is made under Articles 45 and 46 is exercised, shall be entitled to dispute the validity of the payment made by the railway claiming recovery if the amount of the compensation was determined by a court after the said railway had been duly served with notice and afforded an opportunity of entering an appearance. The court hearing the action shall determine, according to the circumstances, what time shall be allowed for such notification and the entering of an appearance.

2. A railway wishing to bring proceedings to enforce its right of recovery against all the other railways concerned, with which it has not reached a settlement, shall do so in one and the same action; if this is not done, it shall lose its right to recover from those against which it has not brought proceedings.

3. The court shall give its decision in one and the same judgment on all claims for recovery brought before it.

4. The railways against which such action has been brought shall not be entitled to bring any further proceedings.

5. When proceedings based on a claim for compensation have been instituted against a railway, that railway shall not join in those proceedings any other railway in exercise of any right of recovery which it may have.

Article 48

Jurisdiction in actions for recovery

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

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

Article 49

Accords au sujet des recours

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

TITRE IV.—DISPOSITIONS DIVERSES

Article 50

Application du droit national

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

Article 51

Règles générales de procédure

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

Article 52

Exécution des jugements. Saisies et cautions

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

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

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

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

Article 49

Agreements governing actions for recovery

By agreement railways may derogate from the rules governing reciprocal rights of recovery set out in this Chapter.

PART IV.—MISCELLANEOUS PROVISIONS

Article 50

Application of national law

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

Article 51

General rules of procedure

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

Article 52

Execution of judgments. Attachment and security for costs

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

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

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

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

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

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

Article 53

Unité monétaire. Cours de conversion ou d'acceptation des monnaies étrangères

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

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

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

Article 54

Office central des transports internationaux par chemins de fer

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

- a) de recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacun des chemins de fer intéressés et de les notifier aux autres Etats et chemins de fer;
- b) de recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux;
- c) de faciliter, entre les divers chemins de fer, les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des chemins de fer entre eux;
- d) de tenter, à la demande d'un des Etats contractants ou d'une des entreprises de transport dont les lignes sont inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 55, la conciliation, soit en prêtant ses bons offices ou sa médiation, soit de toute autre manière, en vue de régler les différends entre les-dits 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;

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

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

Article 53

Monetary unit. Rate of exchange or acceptance of foreign currency

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

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

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

Article 54

Central Office for International Railway Transport

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

- (a) to receive communications from any Contracting State and any railway concerned and to communicate them to the other States and railways;
- (b) to collect, collate and publish information of every kind concerning international transport services;
- (c) to facilitate between the various railways financial relations arising out of international transport services and recovery of outstanding debts and to this end to ensure the continuance of proper relations between the railways;
- (d) to undertake, at the request of a Contracting State or of a transport undertaking with lines or services scheduled in the list provided for in Article 55, the task of conciliation, by offering its good offices or mediation or otherwise, with a view to settling disputes between such States or undertakings arising out of the interpretation or application of this Convention;
- (e) to give, at the request of the parties, whether States, transport undertakings or users, an advisory opinion concerning disputes arising out of the interpretation or application of this Convention;

- f) de collaborer au règlement de litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention par voie d'arbitrage;
- g) d'instruire les demandes de modifications à la présente Convention et de proposer la réunion des Conférences prévues à l'article 64, quand il y a lieu.

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

Article 55

Liste des lignes soumises à la Convention

§ 1.—L'Office central prévu à l'article 54 est chargé d'établir, de tenir à jour et de publier la liste des lignes soumises à la présente Convention. A cet effet, il reçoit les notifications des Etats contractants relatives à l'inscription sur cette liste ou à la radiation des lignes d'un chemin de fer ou d'une des entreprises mentionnées à l'article 2.

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

§ 3.—La radiation d'une ligne est effectuée par l'Office central, dès que celui des Etats contractants à la demande duquel cette ligne a été portée sur la liste lui a notifié qu'elle doit être radiée.

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

Article 56

Dispositions complémentaires

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

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

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

Article 57

Règlement des différends par voie d'arbitrage

§ 1.—En tant qu'ils ne peuvent être réglés par les parties elles-mêmes, les litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention,

- (f) to assist in the determination by arbitration of disputes arising out of the interpretation or application of this Convention;
- (g) to examine requests for the amendment of this Convention and to propose that the Conferences provided for in Article 64 be convened when necessary.

2. The location, composition, organisation and resources of the afore-said Office shall be regulated by the provisions of Annex I to this Convention, as shall its functions and supervision.

Article 55

List of lines to which the Convention applies

1. The Central Office provided for in Article 54 shall compile, keep up to date and publish the list of lines to which this Convention applies. For this purpose Contracting States shall notify the Office of any addition to the list or any deletion therefrom of the lines of a railway or the services of an undertaking referred to in Article 2.

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

3. The Central Office shall delete a line from the list when so notified by the Contracting State at whose request the line was originally included.

4. The receipt of notification from the Central Office shall be sufficient authority for each railway to discontinue immediately all action or business in respect of international traffic on a line deleted from the list, except traffic already in transit, which shall be carried to its destination.

Article 56

Additional Regulations

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

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

The Central Office shall be notified of the entry into force of such additional regulations.

Article 57

Determination of disputes by arbitration

1. Whether this Convention is applied by national law or by contract, disputes concerning the interpretation or the application of the Convention

valable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel, et des dispositions complémentaires édictées par certains Etats contractants peuvent, à la demande des parties, être soumis à des tribunaux arbitraux dont la composition et la procédure font l'objet de l'Annexe III à la présente Convention.

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

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

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

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

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

TITRE V.—DISPOSITIONS EXCEPTIONNELLES

Article 58

Responsabilité en trafic fer-mer

§ 1.—Dans les transports fer-mer empruntant les lignes visées à l'article 2, § 1, chaque Etat peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes soumises à la Convention, ajouter l'ensemble des causes d'exonération énoncées ci-après à celles qui sont prévues à l'article 27.

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

Ces causes d'exonération sont les suivantes :

- a) actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;

and of any additional regulations promulgated by certain Contracting States may, at the request of the parties and provided they cannot be settled by the parties themselves, be referred to arbitration tribunals the composition and procedure of which shall be in accordance with the provisions of Annex III to this Convention.

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

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

(a) without prejudice to the settlement of disputes by any other legal procedure, in respect of:

(i) disputes between Contracting States,

(ii) disputes between Contracting States on the one side and non-Contracting States on the other side,

(iii) disputes between non-Contracting States, provided that, in the case of (ii) and (iii) above, the Convention is applied by national law or by contract;

(b) in respect of disputes between transport undertakings;

(c) in respect of disputes between transport undertakings and users;

(d) in respect of disputes between users.

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

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

PART V.—SPECIAL PROVISIONS

Article 58

Liability in respect of rail-sea traffic

1. In rail-sea transport by the services referred to in Article 2 (1) each State may, by requesting that a suitable note be included in the list of lines to which the Convention applies, indicate that the following grounds for exemption from liability will apply in their entirety in addition to those provided for in Article 27.

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

The grounds for exemption shall be as follows:

(a) act, neglect or default on the part of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or management of the ship;

- b) 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 des 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 pas plusieurs entreprises inscrites sur la liste mentionnée à l'article premier, le régime de responsabilité applicable à ce parcours doit être le même pour toutes ces entreprises.

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

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

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

Article 59

Responsabilité en cas d'accidents nucléaires

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

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

The above grounds for exemption in no way affect the general obligations of the carrier and, in particular, his obligation to exercise due diligence to make the ship seaworthy, to ensure that it is properly manned, equipped and supplied and to make all parts of the ship in which luggage is carried fit and safe for its reception, carriage and protection.

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

2. Where one and the same sea route is served by several undertakings included in the list referred to in Article 1, the rules of liability shall be the same for all those undertakings.

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

3. The measures taken under this Article shall be notified to the Central Office. They shall come into force at the earliest on the expiration of thirty days after the date of the letter by which the Central Office shall have notified such measures to the other States.

Consignments in transit shall not be affected by such measures.

Article 59

Liability in case of nuclear incidents

The railway shall be relieved of liability under this Convention for loss or damage caused by a nuclear incident when the operator of a nuclear installation or another person who is substituted for him is liable for the loss or damage pursuant to special provisions governing liability in the field of nuclear energy in force in a Contracting State.

TITRE VI.—DISPOSITIONS FINALES

Article 60

Signature

La présente Convention, dont les Annexes font partie intégrante, demeure ouverte jusqu'au 30 avril 1970 à la signature des Etats précédemment contractants et de ceux qui ont été invités à se faire représenter à la Conférence ordinaire de révision.

Article 61

Ratifications. Mise en vigueur

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

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

Article 62

Adhésion à la Convention

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

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

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

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

Article 63

Durée de l'engagement des Etats contractants

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

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

PART VI.—FINAL PROVISIONS

Article 60

Signature

This Convention, of which the Annexes form an integral part, shall remain open until 30th April 1970, for signature by the States which were previously Contracting Parties and by those which have been invited to be represented at the Ordinary Revision Conference.

Article 61

Ratification. Entry into force

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

When the Convention has been ratified by fifteen States or, at the latest, when one year has elapsed after the date of signature, the Swiss Government shall consult the Governments concerned with a view to examining with them the possibility of bringing the Convention into force.

Article 62

Accession to the Convention

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

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

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

3. Accession shall take effect one month after the date of the notification sent by the Swiss Government, or, if on the expiration of this period the Convention has not yet entered into force, on the date of its entry into force.

Article 63

Duration of obligation of Contracting States

1. This Convention shall be of unlimited duration. Nevertheless a Contracting State may withdraw subject to the following conditions:

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

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

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

Article 64

Révision de la Convention

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

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

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

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

a) d'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport;

b) d'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport.

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

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

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

§ 3.—Dans l'intervalle des conférences de révision, les articles 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 29, 37, 44, 45, 46, 49 et l'Annexe III peuvent être modifiés par une Commission de révision. L'organisation et le fonctionnement de cette Commission font l'objet de l'Annexe II à la présente Convention.

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

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

Article 64

Revision of the Convention

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

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

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

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

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

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

With the agreement of the majority of Governments of the Contracting States, the Central Office may, prior to Ordinary and Extraordinary Revision Conferences, convene Committees to make preliminary examinations of revision proposals. The provisions of Annex II shall apply by analogy to such Committees.

2. On the entry into force of a new Convention resulting from a Revision Conference, the previous Convention and its Annexes shall be abrogated even in respect of Contracting States which do not ratify the new Convention.

3. In the interval between revision conferences, Articles 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 29, 37, 44, 45, 46 and 49 and Annex III may be amended by a Revision Committee. The composition and procedure of this Committee shall be in accordance with the provisions of Annex II to this Convention.

Les décisions de la Commission de révision sont notifiées sans délai aux Gouvernements des Etats contractants par l'intermédiaire de l'Office central. Elles sont tenues pour acceptées, à moins que, dans les quatre mois comptés à partir du jour de la notification, cinq au moins des Gouvernements n'aient formulé des objections. Ces décisions entrent en vigueur le premier jour du huitième mois qui suit le mois au cours duquel l'Office central a porté leur acceptation à la connaissance des Gouvernements des Etats contractants. L'Office central désigne ce jour lors de la notification de l'acceptation des décisions.

Article 65

Textes de la Convention. Traductions officielles

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

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

En cas de divergence, le texte français fait foi.

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

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

ANNEXE I

(Article 54)

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

Article premier

§ 1.—L'Office central des transports internationaux par chemins de fer (OCTI) siège à Berne, sous les auspices du Gouvernement suisse.

Le contrôle de son activité, tant sur le plan administratif que sur le plan financier, s'exerce dans le cadre établi par les dispositions de l'article 54 de la Convention et est confié à un Comité administratif.

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

Article 65

Texts of the Convention. Official translations

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

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

In case of divergence, the French text shall prevail.

IN WITNESS WHEREOF, the Plenipotentiaries hereinafter mentioned, furnished with their full powers found in good and due form, have signed this Convention.

DONE at Berne, this seventh day of February, one thousand nine hundred and seventy, in one original which shall be deposited in the archives of the Swiss Confederation and an authentic copy of which shall be sent to each of the Parties.

[For signatures, ratifications and accessions see pages 82 and 83]

ANNEX I

(Article 54)

REGULATIONS CONCERNING THE CENTRAL OFFICE FOR INTERNATIONAL RAILWAY TRANSPORT (OCTI)

Article 1

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

The administrative and financial control of its affairs in accordance with the provisions of Article 54 of this Convention, shall be entrusted to an Administrative Committee.

A cet effet, le Comité administratif

a) veille à la bonne application par l'Office central des Conventions ainsi que des autres textes issus des conférences de révision et préconise, s'il y a lieu, les mesures propres à faciliter l'application de ces Conventions et textes;

b) donne des avis motivés sur les questions qui peuvent intéresser l'activité de l'Office central et qui lui sont soumises par un Etat contractant ou par le directeur de l'Office.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 3.—a) Le Comité administratif établit le règlement concernant l'organisation, le fonctionnement et le statut du personnel de l'Office central.

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

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

For this purpose the Administrative Committee shall:

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

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

(b) The Swiss Confederation shall have a permanent seat on the Committee and shall assume the Chairmanship. The other member States shall be appointed for five years. For each five-year period a Diplomatic Conference shall, on the basis of proposals submitted by the Administrative Committee in office, determine the composition of the Administrative Committee having regard to an equitable geographical distribution of seats.

(c) If a vacancy occurs among the member States, the Administrative Committee shall itself appoint another Contracting State to fill the vacancy.

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

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

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

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

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

(f) No charge shall be made for the services of the delegate of each member State and his expenses shall be borne by that State.

3.—(a) The Administrative Committee shall make regulations governing the organisation, functions and conditions of service of the staff of the Central Office.

(b) The Administrative Committee shall appoint the Director-General, Deputy Director-General, counsellors and assistant counsellors of the Central Office; the Swiss Government shall submit to the Administrative Committee nominations for the posts of Director-General and Deputy Director-General. In making such appointments the Administrative Committee shall have special regard to the ability of the candidates and to an equitable geographical distribution.

(c) The annual budget and also the annual report of the Central Office shall be subject to the approval of the Administrative Committee which shall have regard to the provisions of Article 2 below.

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 la Gouvernement suisse. Celui-ci transmet ces comptes, avec un rapport, au Comité administratif.

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

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

Article 2

§ 1.—Les frais de l'Office central sont supportés par les Etats contractants proportionnellement à la longueur des lignes de chemins de fer ou des parcours auxquels s'applique la Convention. Toutefois, les lignes de navigation participent aux dépenses proportionnellement à la moitié seulement de leurs parcours. Pour chaque Etat, la contribution ne peut dépasser un montant fixé par kilomètre. Sur proposition du Comité administratif en fonction, ce montant est arrêté pour chaque période quinquennale par la Conférence diplomatique chargée selon les dispositions de l'article premier, § 2 b), du présent Règlement de déterminer la composition du Comité administratif pour cette même période. Exceptionnellement, cette contribution peut, après accord entre le Gouvernement intéressé et l'Office central, et approbation du Comité administratif, être réduite de cinquante pour cent au maximum pour des lignes exploitées dans des conditions particulières. Le montant du crédit annuel afférent au kilomètre est fixé, pour chaque exercice, par le Comité administratif, l'Office central entendu. Il est toujours perçu en totalité. Lorsque les dépenses effectives de l'Office central n'ont pas atteint le montant du crédit calculé sur cette base, le solde non dépensé est versé à un fonds de réserve.

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

The audit of the Central Office accounts dealing solely with the reconciliation of figures and vouchers within the limits of the budget provisions shall be carried out by the Swiss Government who shall forward these accounts together with a report to the Administrative Committee.

The Administrative Committee shall send to the Contracting States, together with the Central Office's report and annual statement of accounts, copies of the decisions, resolutions and recommendations which the Committee has been called upon to make.

(d) The Administrative Committee shall, at least two months before the meeting of each Diplomatic Conference convened for the purpose of determining its composition, place before that Conference a report on the whole of the Committee's work since the preceding conference.

Article 2

1. The expenses of the Central Office shall be borne by the Contracting States in proportion to the length of the railway lines or routes to which the Convention applies. Nevertheless, shipping services shall contribute only in respect of one-half the length of their routes. The contribution for each State may not exceed a fixed sum per kilometre. On a proposal of the Administrative Committee in office this sum shall be fixed for each five-year period by the Diplomatic Conference which, under the provisions of paragraph (2) (b) of Article 1 of these Regulations, has the task of determining the composition of the Administrative Committee for the same period. In exceptional circumstances, and by agreement between the State concerned and the Central Office and with the approval of the Administrative Committee such contribution may be reduced by not more than fifty per cent in the case of lines operated under special conditions. The amount of the contribution per kilometre for each financial year shall be fixed by the Administrative Committee after consultation with the Central Office.⁽⁹⁾ The total amount so fixed shall be collected. When the actual expenditure of the Central Office is less than the sum so calculated, the balance in hand shall be paid in to a reserve fund.

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

⁽⁹⁾ See Protocol III published as Treaty Series No. 43 (1975), Cmnd. 5900.

§ 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 57 de la Convention (Annexe III).

§ 3.—Lorsque l'Office central estime que la totalité ou une partie de la somme est réellement due, il peut, après avoir consulté un expert, déclarer que l'entreprise de transport débitrice est tenue de verser à l'Office central tout ou partie de la créance; la somme ainsi versée doit rester consignée jusqu'à décision au fond par le juge compétent ou par le tribunal arbitral prévu à l'article 57 de la Convention (Annexe III).

3. Sums not recovered shall, as far as possible, be made good out of the ordinary resources at the disposal of the Central Office and may be spread over four financial years. Any part of a deficit not made good in this way shall be debited, in a special account, to the other Contracting States in proportion to the number of kilometres of line to which the Convention applies at the date of the opening of the account insofar as each State has been a party to the Convention during the period of two years preceding the withdrawal of the defaulting State.

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

Article 3

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

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

Article 4

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

2. If the Central Office considers that the grounds for refusal are adequate, it shall advise the parties to have recourse to the competent court or, if the parties so request, to the arbitration tribunal provided for in Article 57 of the Convention (Annex III).

3. If the Central Office considers that the whole or part of the sum is properly due it may, after taking expert advice, call upon the debtor transport undertaking to pay the whole or that part of the debt, as the case may be, to the Central Office; the sum so paid shall be retained until the competent court or the arbitration tribunal provided for in Article 57 of the Convention (Annex III) has decided the case.

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

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

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

Article 5

Il est perçu une rémunération pour couvrir les frais particuliers résultant de l'activité prévue à l'article 54, § 1, lettres *d*) à *f*), de la Convention. Le montant de cette rémunération est fixé par le Comité administratif, sur proposition de l'Office central.

ANNEXE II

(Article 64, § 3)

STATUT RELATIF À LA COMMISSION DE RÉVISION

Article premier

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

Article 2

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

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

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

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

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

Article 5

Charges shall be made to cover the expenses of the activities set out in Article 54(1)(d) to (f) of the Convention. The amount of such charges shall be determined by the Administrative Committee on the advice of the Central Office.

ANNEX II

(Article 64(3))

RULES RELATING TO THE REVISION COMMITTEE

Article 1

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

Article 2

The Central Office shall invite the Committee to meet whenever it becomes necessary to do so or at the request of at least five Contracting States.

Every Contracting State shall be notified two months in advance of meetings of the Committee. The notice shall state precisely the questions which have been put down for inclusion in the agenda.

Article 3

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

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

Chaque Etat supporte les frais de ses représentants.

Article 4

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

Le Directeur général de l'Office central ou son représentant prend part aux séances de la Commission avec voix consultative.

Article 5

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

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

Article 6

La Commission est valablement constituée lorsque la moitié des Etats contractants sont représentés.

Article 7

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

Article 8

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

Article 9

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

Une proposition est adoptée si le nombre de voix positives est:

- a) au moins égal au tiers du nombre des Etats représentés à la Commission,
- b) supérieur au nombre des voix négatives.

Article 3

All Contracting States may take part in the work of the Committee.

A State may arrange to be represented by another State, provided that no State may represent more than two other States.

Each State shall bear the cost of its representation.

Article 4

The Central Office shall report and advise upon the questions to be dealt with and shall provide the secretariat for the Committee.

The Director-General of the Central Office or his representative shall attend the meetings of the Committee in an advisory capacity.

Article 5

With the agreement of the majority of the Contracting States, the Central Office shall invite representatives of the following to attend meetings of the Committee, in an advisory capacity:

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

Article 6

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

Article 7

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

Article 8

The proceedings shall be transacted in French and German. The views expressed by members of the Committee shall immediately be translated orally in substance. The text of proposals and of statements by the chairman shall be translated in full.

Article 9

Voting shall take place by delegations and, on request, in answer to their names; each delegation of a Contracting State represented at the meeting shall have one vote.

A proposal shall be adopted if the number of votes in favour is:

- (a) equal to at least one third of the number of States represented on the Committee;
- (b) greater than the number of votes against.

Article 10

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

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

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

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

Article 11

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

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

ANNEXE III

(Article 57)

RÈGLEMENT D'ARBITRAGE

Article premier

Nombre des arbitres

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

Article 2

Choix des arbitres

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

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

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

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

Article 10

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

Proposals and decisions shall appear verbatim in the minutes in both languages.

In the event of divergence between the French and German versions of the minutes with regard to decisions, the French text shall prevail.

The minutes shall be circulated to members as soon as possible.

If the minutes cannot be approved during the session, members shall send any necessary amendments to the secretariat within a reasonable time.

Article 11

The Committee may set up sub-committees to facilitate its work. It may also set up sub-committees for the purpose of preparing specified matters for a subsequent session.

Each sub-committee shall appoint a chairman, a vice-chairman and, if need be, a rapporteur. Otherwise the provisions of Articles 1 to 5 and 8 to 10 of this Annex shall apply to the sub-committees by analogy.

ANNEX III

(Article 57)

RULES FOR ARBITRATION

Article 1

Number of Arbitrators

Arbitration tribunals set up to deal with disputes other than those between States shall be composed of one, three or five arbitrators as the agreement of reference may determine.

Article 2

Selection of arbitrators

1. A panel of arbitrators shall be set up beforehand. Each Contracting State may nominate not more than two of its nationals who are specialists in international transport law, for inclusion in the panel of arbitrators which shall be established and kept up to date by the Swiss Government.

2. If the agreement of reference provides for a sole arbitrator, he shall be selected by mutual agreement between the parties.

If the agreement of reference provides for three or five arbitrators, each party shall select one or two arbitrators as the case may be.

The arbitrators so selected shall then select, by mutual agreement, the third or fifth arbitrator, as the case may be, who shall be president of the arbitration tribunal.

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

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

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

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

Article 3

Compromis

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

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

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

Article 4

Procédure

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

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

If the parties cannot agree on the selection of a sole arbitrator or if the arbitrators nominated by the parties cannot agree on the nomination of the third or fifth arbitrator, as the case may be, the arbitration tribunal shall be completed by the appointment of an arbitrator nominated by the President of the Swiss Federal Tribunal at the request of the Central Office.

The arbitration tribunal shall be composed of persons drawn from the panel referred to in paragraph 1 above. Nevertheless, where the agreement of reference provides for five arbitrators, each party may select one arbitrator who is not on the panel.

3. A sole arbitrator, or the third or fifth arbitrator, must be of a nationality other than that of either party.

The intervention in the dispute of a third party shall not affect in any way the composition of the arbitration tribunal.

Article 3

Agreement of reference

The parties having recourse to arbitration shall conclude an agreement of reference which shall, in particular, specify:

- (a) the subject matter of the dispute set out as precisely and clearly as possible;
- (b) the composition of the tribunal and the period allowed for the nomination of the arbitrator or arbitrators;
- (c) the place where the tribunal is to sit.

The agreement of reference shall be sent to the Central Office before proceedings can be opened.

Article 4

Procedure

The arbitration tribunal shall itself decide the procedure to be followed but, in particular, shall have regard to the following provisions:

- (a) the arbitration tribunal shall enquire into and determine matters referred to it on the basis of the material submitted by the parties but without being bound, when it is called upon to decide a question of law, by any interpretation placed upon that material by the parties;
- (b) the tribunal may not award more than the claimant has claimed or anything of a different nature, nor may it award less than the defendant has acknowledged as due;
- (c) the arbitration award, setting forth the reasons for the decision, shall be drawn up by the tribunal and notified to the parties through the Central Office;
- (d) unless the mandatory provisions of the law of the place where the tribunal is sitting otherwise provide, the arbitration award shall not be subject to appeal provided that exception is made for reconsideration by the tribunal of any error on the face of the award or on grounds that the award is a nullity.

Article 5

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.

Article 5

Registrar

The Central Office shall act as the registry of the arbitration tribunal.

Article 6

Costs

The tribunal shall determine in its award the amount of costs and expenses, including the fees of the arbitrators, and which of the parties shall bear them or how they shall be apportioned between the parties.

**PROTOCOLE ADDITIONNEL
AUX CONVENTIONS INTERNATIONALES CONCERNANT LE
TRANSPORT PAR CHEMINS DE FER DES MARCHANDISES
(CIM) ET DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES (CIV)
SIGNÉES À BERNE LE 7 FÉVRIER 1970**

LES PLÉNIPOTENTIAIRES SOUSSIGNÉS sont convenus des dispositions ci-après :

I.

1° Afin de rendre obligatoires pour l'usager, selon le droit du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, les prescriptions des Conventions de 1970 en ce 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.

II.

1° Afin de rendre obligatoires pour l'usager, selon le droit de l'Irlande, les prescriptions des Conventions de 1970 en ce qui concerne les lignes des parties territoriales d'Etats non signataires ou non adhérents, le Gouvernement d'Irlande, par dérogation aux dispositions de ces Conventions, est habilité à insérer, pour le trafic en provenance d'Irlande, une référence au présent Protocole additionnel dans les formules imprimées de la lettre de voiture (CIM), du billet international et du bulletin de bagages (CIV).

[OFFICIAL TRANSLATION]
**ADDITIONAL PROTOCOL
TO THE INTERNATIONAL CONVENTIONS CONCERNING
THE CARRIAGE OF GOODS BY RAIL (CIM)⁽⁴⁾ AND THE
CARRIAGE OF PASSENGERS AND LUGGAGE BY RAIL (CIV),
SIGNED AT BERNE ON THE 7 FEBRUARY, 1970**

THE UNDERSIGNED PLENIPOTENTIARIES have agreed to the following provisions:

I.

1. In order to make the provisions of the 1970 Conventions binding on users under the laws of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, as regards the lines of territorial parts of non-signatory or non-acceding States, the Government of the United Kingdom shall have the right to derogate from the provisions of these Conventions by inserting, in respect of traffic from the United Kingdom, a reference to this Additional 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 insofar as they contain an obligation to publish tariffs and to apply them uniformly to users;
- (b) the carriage charges and supplementary charges which the railway is authorised to make in the United Kingdom shall be applicable there to international traffic governed by CIM.

3. Until a special appendix to Annex I to CIM containing special provisions for the rail-sea carriage of dangerous goods between the Continent and the United Kingdom is agreed and comes into force, dangerous goods carried under CIM to or from the United Kingdom shall comply with the provisions of Annex I and also with the United Kingdom conditions for the carriage of dangerous goods by rail and by sea.

II.

1. In order to make the provisions of the 1970 Conventions binding on users under the laws of Ireland, as regards the lines of territorial parts of non-signatory or non-acceding States, the Government of Ireland shall have the right to derogate from the provisions of these Conventions by inserting, in respect of traffic from Ireland, a reference to this Additional Protocol in the printed forms of consignment note (CIM), international ticket and luggage registration voucher (CIV).

(⁴) Treaty Series No. 40 (1975), Cmnd. 5897.

2° Compte tenu du fait qu'en Irlande, la législation relative aux transports ne comporte aucune obligation de publier les tarifs, ni de les appliquer aux usagers d'une manière uniforme, il est admis que

- a) les dispositions de la CIM ne s'appliquent pas en Irlande si elles comportent une obligation de publier des tarifs et de les appliquer aux usagers d'une manière uniforme,
- b) les prix de transport et les frais accessoires que le chemin de fer est autorisé à percevoir en Irlande y sont applicables au trafic international soumis à la CIM.

3° Jusqu'à la conclusion et l'entrée en vigueur d'un appendice spécial à l'Annexe I à la CIM contenant les prescriptions dérogatoires relatives au trafic fer-mer des matières dangereuses entre le Continent et l'Irlande, les matières dangereuses qui seront transportées sous le régime de la CIM, à destination ou en provenance d'Irlande, doivent satisfaire aux prescriptions de l'Annexe I et, en outre, aux conditions de l'Irlande en ce qui concerne ses réglementations ferroviaires et maritimes du transport des matières dangereuses.

III.

Les dispositions des Conventions CIM et CIV ne pourront prévaloir contre celles que certains Etats seront amenés à prendre, dans le trafic entre eux, en application de certains Traités tels que les Traités relatifs à la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier et à la Communauté Economique Européenne.

IV.

Ce Protocole, complétant les Conventions de 1970, demeure ouvert à la signature jusqu'au 30 avril 1970.

Il doit être ratifié.

Les Etats qui n'auront pas signé le présent Protocole avant cette date et les Etats participant aux Conventions susvisées en application de l'article 67 de la CIM et de l'article 62 de la CIV de 1970 peuvent adhérer au présent Protocole par notification.

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

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

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

2. Having regard to the fact that in Ireland the laws relating to transport do not contain any obligation to publish tariffs or to apply them uniformly to users, it is agreed that:

- (a) the provisions of CIM shall not apply in Ireland insofar as they contain an obligation to publish tariffs and to apply them uniformly to users;
- (b) the carriage charges and supplementary charges which the railway is authorised to make in Ireland shall be applicable there to international traffic governed by CIM.

3. Until a special appendix to Annex I to CIM containing special provisions for the rail-sea carriage of dangerous goods between the Continent and Ireland is agreed and comes into force, dangerous goods carried under CIM to or from Ireland shall comply with the provisions of Annex I and also with Irish conditions for the carriage of dangerous goods by rail and by sea.

III.

The provisions of the CIM and CIV Conventions shall not take precedence over those which certain States may adopt, in traffic between those States, in the application of certain Treaties such as the Treaties concerning the European Coal and Steel Community and the European Economic Community.

IV.

This Protocol completing the 1970 Conventions shall remain open for signature until 30th April 1970.

It shall require ratification.

States which have not signed this Protocol before that date and States becoming parties to the above-mentioned Conventions by application of Article 67 of the CIM and Article 62 of the CIV of 1970 may accede to this Protocol by notification.

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

IN WITNESS WHEREOF, the following Plenipotentiaries, furnished with full powers which have been found to be in good and due form, have signed this Protocol.

DONE at Berne, this seventh day of February, one thousand nine hundred and seventy, in one original, which shall be deposited in the archives of the Swiss Confederation and an authentic copy of which shall be sent to each of the Parties.

SIGNATURES AND RATIFICATIONS OF THE CONVENTION
AND ADDITIONAL PROTOCOL

<i>State</i>	<i>Date of Signature</i>	<i>Date of Ratification</i>
Algeria ...		22 June 1972
Austria ...		7 July 1972
Belgium ...		28 Mar. 1973
Bulgaria ...		28 Sept. 1973
Czechoslovakia ...		11 June 1974
Denmark ...		4 Mar. 1971
Finland ...		
France ...		13 Feb. 1973
Greece ...		8 Dec. 1972
Hungary ...		20 Feb. 1974
Iraq ...		
Ireland, Republic of ...		1 Nov. 1974*
Italy ...		
Lebanon ...		
Liechtenstein ...	7 Feb. 1970	29 Nov. 1972
Luxembourg ...		29 May 1972
Morocco ...		
Netherlands ...		26 Apr. 1971
Norway... ..		14 June 1973
Poland ...		11 Oct. 1974
Portugal ...		15 Oct. 1971
Romania ...		27 Nov. 1974
Spain ...		22 Aug. 1974†
Sweden ...		26 Nov. 1974
Switzerland ...		21 July 1972
Syria ...		20 Nov. 1973‡
Tunisia ...		21 May 1973
Turkey ...		
United Kingdom ...		16 Sept. 1974
Yugoslavia ...		9 June 1971

* The Republic of Ireland's instrument of ratification contains the reservation that the Convention and Additional Protocol are not applicable to the transport of passengers and luggage between the Republic of Ireland and the United Kingdom.

† Convention and Annexes only.

‡ On depositing their instrument of ratification, the Government of the Syrian Arab Republic declared that their approval and ratification of the Convention in no way implied recognition of Israel.

ACCESSIONS

	<i>Date of acceptance of application to accede</i>
German Democratic Republic	18 Feb. 1973
Germany, Federal Republic of*	29 Nov. 1974
Iran	1 June 1973

* The request for accession by the Federal Republic of Germany was accompanied by the following declaration:

Translation

The Agreement of 17 December 1971 between the Government of the Federal Republic of Germany and the German Democratic Republic on Transit Traffic of Civilian Persons and Goods between the Federal Republic of Germany and Berlin (West) [see Treaty Series No. 111 (1972), Cmnd. 5135], including the documents which form part of it, will not be affected by participation in the aforesaid Convention(s).

Note—

In a Note dated 30 August, and circulated by the Swiss Government on 23 September 1974, the Government of the German Democratic Republic, with reference to the application of the Convention and Additional Protocol to Berlin (West) by the Government of the Federal Republic of Germany, drew attention to the fact that such application must be in accordance with the Quadripartite Agreement of 3 September 1971 [see Treaty Series No. 111 (1972), Cmnd. 5135] under which Berlin (West) is not a part of the Federal Republic of Germany and must not be ruled by that Government.

In addition, the German Democratic Republic declared:

“Die Rechtslage der Schienenwege in Berlin (West) bleibt durch die Mitgliedschaft der Bundesrepublik Deutschland in den genannten Uebereinkommen unberührt.

Was den Hinweis der Bundesrepublik Deutschland auf das Abkommen zwischen der Regierung der Deutschen Demokratischen Republik und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland über den Transitverkehr von zivilen Personen und Gütern zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Berlin (West) vom 17. Dezember 1971 anbelangt, lenkt die Deutsche Demokratische Republik das Augenmerk der Mitgliedstaaten auf die Tatsache, dass die Deutsche Demokratische Republik das gesamte Streckennetz der Deutschen Reichsbahn einschliesslich der Strecken, auf denen der Transitverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Berlin (West) abgewickelt wird, den genannten Uebereinkommen unterstellt hat.”

Translation

The legal position of the track in Berlin (West) remains unaffected by the Federal Republic of Germany being party to the aforementioned Convention(s).

As far as the reference by the Federal Republic of Germany to the Agreement between the Government of the German Democratic Republic and the Government of the Federal Republic of Germany relating to transit traffic involving civilian persons and goods between the Federal Republic of Germany and Berlin (West) of 17 December 1971 is concerned, the German Democratic Republic draws the attention of Member States to the fact that the German Democratic Republic has made the whole of the network of the Deutsche Reichsbahn, including the routes used by transit traffic between the Federal Republic and Berlin (West), subject to the provisions of the aforementioned Agreement.

PROTOCOLE I
ÉTABLI PAR LA CONFÉRENCE DIPLOMATIQUE RÉUNIE EN
VUE DE LA MISE EN VIGUEUR DES CONVENTIONS
INTERNATIONALES CONCERNANT LE TRANSPORT PAR
CHEMINS DE FER DES MARCHANDISES (CIM) ET DES
VOYAGEURS ET DES BAGAGES (CIV) DU 7 FÉVRIER 1970

En application de l'article 66 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) et de l'article 61 de la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV), signées à Berne le 7 février 1970 et conclues entre

l'Algérie, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, l'Espagne, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Irak, l'Irlande, l'Italie, le Liban, le Liechtenstein, le Luxembourg, le Maroc, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, le Royaume-Uni, la Suède, la Suisse, la Syrie, la Tchécoslovaquie, la Tunisie, la Turquie et la Yougoslavie, et à la suite de l'invitation adressée par le Conseil fédéral suisse aux Hautes Parties contractantes, les Plénipotentiaires soussignés se sont réunis à Berne du 5 au 9 novembre 1973.

Après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ils ont pris acte de la déclaration du Gouvernement suisse, aux termes de laquelle les Etats suivants ont déposé auprès du Gouvernement de la Confédération suisse et aux dates ci-après les instruments de ratification des Conventions CIM et CIV du 7 février 1970 et du Protocole additionnel à ces Conventions, qui ont été reconnus, après examen, exacts et concordants:

1. le Danemark, le 4 mars 1971,
2. les Pays-Bas, le 26 avril 1971,
3. la Yougoslavie, le 9 juin 1971,
4. le Portugal, le 15 octobre 1971,
5. le Luxembourg, le 29 mai 1972,
6. l'Algérie, le 22 juin 1972,
7. l'Autriche, le 7 juillet 1972,
8. la Suisse, le 21 juillet 1972,
9. le Liechtenstein, le 29 novembre 1972,
10. le Grèce, le 8 décembre 1972,
11. la France, le 13 février 1973,
12. la Belgique, le 28 mars 1973,
13. la Tunisie, le 21 mai 1973,
14. la Norvège, le 14 juin 1973,
15. la Bulgarie, le 28 septembre 1973,

PROTOCOL I
DRAWN UP BY THE DIPLOMATIC
CONFERENCE CONVENED WITH A VIEW TO
BRINGING INTO FORCE THE INTERNATIONAL CONVENTIONS
CONCERNING THE CARRIAGE OF GOODS BY RAIL (CIM)
AND THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND LUGGAGE
BY RAIL (CIV) OF 7th FEBRUARY 1970

In accordance with the provisions of Article 66 of the International Convention concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM) and of Article 61 of the International Convention concerning the Carriage of Passengers and Luggage by Rail (CIV), signed at Berne on 7th February 1970, and concluded between

Algeria, Austria, Belgium, Bulgaria, Czechoslovakia, Denmark, Finland, France, Greece, Hungary, Iraq, Ireland, Italy, Lebanon, Liechtenstein, Luxembourg, Morocco, the Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Romania, Spain, Sweden, Switzerland, Syria, Tunisia, Turkey, the United Kingdom, and Yugoslavia;

and on the invitation issued by the Swiss Federal Council to the High Contracting Parties, the undersigned Plenipotentiaries met at Berne from 5th to 9th November 1973.

After having communicated their full powers, found in good and due form, they took note of the declaration of the Swiss Government that the following States had deposited with the Government of the Swiss Confederation on the dates mentioned below the instruments of ratification of the CIM and CIV Conventions of 7th February 1970 and of the Additional Protocol to these Conventions, which were examined and found correct:—

1. Denmark, 4th March 1971,
2. The Netherlands, 26th April 1971,
3. Yugoslavia, 9th June 1971,
4. Portugal, 15th October 1971,
5. Luxembourg, 29th May 1972,
6. Algeria, 22nd June 1972,
7. Austria, 7th July 1972,
8. Switzerland, 21st July 1972,
9. Liechtenstein, 29th November 1972.
10. Greece, 8th December 1972,
11. France, 13th February 1973,
12. Belgium, 28th March 1973,
13. Tunisia, 21st May 1973,
14. Norway, 14th June 1973,
15. Bulgaria, 28th September 1973,

et les Etats suivants ont adhéré à ces Conventions et au Protocole additionnel, en vertu de l'article 67 (CIM) et de l'article 62 (CIV):

1. la République démocratique allemande,
2. l'Iran.

La Conférence, ayant constaté que quinze Etats ont déposé leur instrument de ratification auprès du Gouvernement suisse et que deux Etats ont adhéré aux Conventions CIM et CIV de 1970, a arrêté les dispositions suivantes:

1. La Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) du 7 février 1970 et la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du février 1970, ainsi que le Protocole additionnel à ces Conventions—à l'exclusion des clauses I, 1°, et II, 1°, devenues sans objet par suite de l'adhésion de la République fédérale d'Allemagne et de la République démocratique allemande aux Conventions CIM et CIV de 1961—seront mis en vigueur le 1^{er} janvier 1975. Les Conventions CIM et CIV du 25 février 1961 et leur Protocole additionnel seront abrogés à la même date et ce, conformément à l'article 69, § 2, de la CIM et à l'article 68, § 2, de la CIV de 1961, même à l'égard des Etats contractants qui ne ratifieraient pas les Conventions du 7 février 1970.

2. L'Annexe I [Règlement international concernant le transport des marchandises dangereuses par chemins de fer (RID)] à la CIM du 25 février 1961, qui est soumise à une procédure de révision spéciale et n'était donc pas jointe aux documents signés le 7 février 1970, sera applicable à partir du 1^{er} janvier 1975, dans la teneur valable au 31 décembre 1974, comme Annexe I à la CIM du 7 février 1970, réserve faite des rectifications ci-après visant à l'adapter à la CIM et à la CIV de 1970:

a) Texte du marginal 2 (3):

“(3) Conformément au § 2 du RIEx (Annexe VI à la CIM), les matières et objets du RID ne sont admis au transport comme colis express qu'en tant que ce mode de transport est expressément prévu sous le chapitre B des différentes classes.”

b) Texte du marginal 2 (4):

“(4) Conformément à l'article 15, lettre c), de la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV), les matières et objets du RID sont exclus du transport comme bagages, à moins que les tarifs n'admettent des exceptions.”

and that the following States had acceded to these Conventions and to the Additional Protocol, in accordance with Article 67 (CIM) and Article 62 (CIV):—

1. The German Democratic Republic,
2. Iran.

The Conference, having established that fifteen States had deposited their instruments of ratification with the Swiss Government and that two States had acceded to the 1970 CIM and CIV Conventions, agreed upon the following provisions:—

1. The International Convention concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM) of 7th February 1970 and the International Convention concerning the Carriage of Passengers and Luggage by Rail (CIV) of 7th February 1970, and the Additional Protocol to these Conventions—excluding paragraph 1 of Part I and paragraph 1 of Part II, which serve no purpose in consequence of the accession of the Federal Republic of Germany and the German Democratic Republic to the 1961 CIM and CIV Conventions—shall enter into force on 1st January 1975. The CIM and CIV Conventions of 25th February 1961 and their Additional Protocol⁽⁵⁾ shall be abrogated on the same date and this abrogation, in accordance with paragraph 2 of Article 69 of the CIM and paragraph 2 of Article 68 of the CIV of 1961, shall also apply in respect of contracting States who do not ratify the Conventions of 7th February 1970.

2. Annex I [International Regulations concerning the Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID)⁽⁶⁾] to the CIM of 25th February 1961, which is subject to a special procedure of revision and was therefore not included in the documents signed on 7th February 1970, shall have effect as from 1st January 1975, in the form in force on 31st December 1974, as Annex I to the CIM of 7th February 1970, subject to the following amendments to adapt it to the CIM and CIV of 1970:

(a) Text of marginal 2 (3) to read:—

“(3) In conformity with para 2 of RIEx (Annex VI of CIM) substances and articles of RID are only to be accepted for carriage as express parcels in so far as this means of carriage is specifically laid down under Section B of the various Classes.”

(b) Text of marginal 2 (4) to read:—

“(4) In conformity with Article 15 (c) of the International Convention concerning the Carriage of Passengers and Luggage by Rail (CIV) substances and articles of RID are excluded from carriage as luggage, unless the tariffs provide for exceptions.”

⁽⁵⁾ Treaty Series No. 67 (1965), Cmnd. 2810 (CIM).

Treaty Series No. 66 (1965), Cmnd. 2811 (CIV).

⁽⁶⁾ For latest publication by H.M.S.O. see ISBN 0 11 550352 8.

c) Texte du marginal 7 (1):

“(1) Ne sont considérés comme containers au sens du RID que ceux qui satisfont aux prescriptions du RICO (Annexe V à la CIM).”

d) Marginaux 45, 82, 119, 166, 197, 222, 315, 353, 390, 442, 468, 534, 624, 719: texte de l'indication entre parenthèses:

“ [art. 6, § 9, d), de la CIM] ”.

3. Les Annexes VII [Règlement international concernant le transport des wagons de particuliers (RIP)] et VIII [Règlement international concernant le transport des containers (RICO)] à la CIM du 25 février 1961 qui sont également soumises à une procédure de révision spéciale et n'étaient donc pas jointes aux documents signés le 7 février 1970, seront applicables à partir du 1^{er} janvier 1975 comme Annexes IV (RIP) et V (RICO) à la CIM de 1970, dans la teneur arrêtée par les Commissions d'experts qui les auront révisées et adaptées à cette dernière Convention, suivant la procédure prévue à l'article 69, § 4, de la CIM de 1961.

Le présent Protocole demeure ouvert à la signature jusqu'au 31 janvier 1974.

Pour les Etats déposant leur instrument de ratification après le 1^{er} novembre 1974, les Conventions CIM et CIV du 7 février 1970 et leur Protocole additionnel seront applicables dès le premier jour du deuxième mois qui suit le mois au cours duquel le Gouvernement suisse aura notifié ce dépôt aux Gouvernements des Etats contractants.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ci-après ont dressé et signé le présent Protocole.

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

(c) Text of marginal 7 (1) to read:—

“(1) Only those containers which satisfy the regulations of RICO (Annex V of CIM) are considered to be containers for the purpose of RID.”

(d) In marginals 45, 82, 119, 166, 197, 222, 315, 353, 390, 442, 468, 534, 624, 719, the text of the reference in brackets to read:—

“ [Art. 6 (9) (d) of CIM] ”.

3. Annexes VII [International Regulations concerning the Haulage of Private Owners Wagons (RIP)]⁽³⁾ and VIII [International Regulations concerning the Carriage of Containers (RICO)]⁽³⁾ to the CIM of 25th February 1961, which are also subject to a special procedure of revision and were therefore not included in the documents signed on 7th February 1970, shall have effect as from 1st January 1975 as Annexes IV (RIP)⁽¹⁾ and V (RICO)⁽¹⁾ to the CIM of 7th February 1970, in the form laid down by the Committee of Experts who will have revised and adapted them to the latter Convention, following the procedure laid down in Article 69 (4) of the CIM of 1961.

This Protocol shall remain open for signature until 31st January 1974.

For States depositing their instruments of ratification after 1st November 1974 the CIM and CIV Conventions of 7th February 1970 and their Additional Protocol shall take effect on the first day of the second month following the month during which the Swiss Government shall have notified such deposit to the Governments of the Contracting States.

IN WITNESS WHEREOF, the following Plenipotentiaries have drawn up and signed this Protocol.

DONE at Berne, this ninth day of November, one thousand nine hundred and seventy three, in a single original, which shall be deposited in the archives of the Swiss Confederation, and of which an authentic copy shall be transmitted to each of the Parties.

SIGNATURES AND RATIFICATIONS OF PROTOCOL I

	<i>Date of Signature</i>	<i>Date of Ratification</i>
Algeria	16 Nov. 1973	
Austria		25 Sept. 1974
Belgium		
Bulgaria		
Czechoslovakia		
Denmark		
Finland		
France		
German Democratic Republic		
Germany, Federal Republic of*		
Greece		
Hungary		
Iran		
Iraq		
Italy		
Liechtenstein	9 Nov. 1973	
Luxembourg*		5 Sept. 1974
Morocco		
Netherlands		
Norway... ..		
Poland		
Portugal*		25 Nov. 1974
Romania		
Spain*		21 Nov. 1974
Sweden		
Switzerland		
Tunisia		
Turkey		
United Kingdom		
Yugoslavia		

* Subject to ratification.