



Treaty Series No. 47 (1958)

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

Berne, October 25, 1952

[The United Kingdom ratification was  
deposited on June 15, 1954]

*Presented to Parliament by the Secretary of State for Foreign Affairs  
by Command of Her Majesty  
December 1958*

LONDON  
HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE

PRICE 5s. 6d. NET

Cmnd. 565

# INTERNATIONAL CONVENTION CONCERNING THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND LUGGAGE BY RAIL

(CIV)

*Berne, October 25, 1952*

## TABLE OF CONTENTS

### Part I.—Purpose and Scope of the Convention

<i>Article</i>		<i>Page French</i>	<i>Page English</i>
1.	Railways and traffic to which the Convention applies ... ..	5	55
2.	Provisions concerning carriage by more than one form of transport	5	55
3.	Obligations of railways to carry ... ..	6	56

### Part II.—The Contract of Carriage

#### *CHAPTER I.—Carriage of passengers*

4.	Entitlement to travel ... ..	6	56
5.	Tickets ... ..	7	57
6.	Reduced fares for children ... ..	7	57
7.	Period of availability of tickets ... ..	7	57
8.	Allocation and reservation of seats ... ..	8	58
9.	Break of journey at intermediate stations ... ..	8	58
10.	Change of class of carriage or category of train ... ..	8	58
11.	Passengers without valid tickets ... ..	8	58
12.	Persons not permitted to travel or permitted to travel only under certain conditions ... ..	9	59
13.	Articles not to be taken into carriages ... ..	9	59
14.	Taking of hand luggage and animals into carriages ... ..	9	59
15.	Trains. Timetables ... ..	10	60
16.	Missed connections. Cancellation of trains ... ..	10	60

#### *CHAPTER II.—Carriage of luggage*

17.	Definition of luggage ... ..	10	60
18.	Articles not to be accepted for carriage ... ..	11	61
19.	Responsibility of passengers in respect of their luggage. Surcharges	11	61
20.	Packing and condition of luggage ... ..	12	62
21.	Registration and carriage of luggage. Luggage registration voucher	12	62
22.	Declaration of interest in delivery ... ..	13	63
23.	Delivery ... ..	14	63

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

24.	Tariffs. Prohibition of private agreements ... ..	14	64
25.	Formalities required by the Customs and other administrative authorities ... ..	15	65
26.	Refunds and additional payments ... ..	15	65
27.	Disputes ... ..	17	66

### Part III.—Liability. Legal Proceedings arising out of the Contract of Carriage

#### *CHAPTER I.—Liability*

28.	Liability arising out of the carriage of passengers, hand luggage and animals ... ..	17	67
29.	Collective responsibility of the railways for luggage ... ..	17	67
30.	Extent of liability ... ..	17	67
31.	Burden of proof ... ..	18	67
32.	Presumption of loss of luggage. Position if subsequently recovered	18	68

<i>Article</i>	<i>Page French</i>	<i>Page English</i>
33. Amount of compensation for loss of luggage ... ..	18	68
34. Amount of compensation for damage to luggage ... ..	19	68
35. Amount of compensation for delay in delivery of luggage ... ..	19	69
36. Amount of compensation in case of declaration of interest in delivery ... ..	19	69
37. Amount of compensation in case of wilful misconduct or gross negligence on the part of the railway ... ..	19	69
38. Interest on compensation ... ..	20	69
39. Repayment of compensation ... ..	20	69
40. Liability of railways for their servants ... ..	20	70

*CHAPTER II.—Claims. Actions. Procedure and limitation in legal proceedings arising from the contract of carriage*

41. Claims ... ..	20	70
42. Persons who may bring an action against the railway ... ..	20	70
43. Railways against which an action may be brought. Jurisdiction ... ..	20	70
44. Verification of partial loss of or damage to luggage ... ..	21	71
45. Extinction of rights of action against the railway arising from the contract of carriage ... ..	21	71
46. Limitation of actions arising from the contract of carriage ... ..	22	72

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

47. Settlement of accounts between railways ... ..	23	73
48. Right to recover compensation for loss of or damage to luggage ... ..	23	73
49. Right to recover compensation for delay in delivery ... ..	23	73
50. Procedure for recovery ... ..	23	73
51. Jurisdiction in actions for recovery ... ..	24	74
52. Agreements governing rights of recovery ... ..	24	74

**Part IV.—Miscellaneous Provisions**

53. Application of national law ... ..	24	74
54. General rules of procedure ... ..	24	74
55. Execution of judgments. Attachment and security for costs ... ..	24	74
56. Monetary unit. Rate of exchange or acceptance of foreign currency ... ..	25	75
57. Central Office for International Railway Transport ... ..	25	75
58. List of lines to which the Convention applies ... ..	26	76
59. Supplementary provisions ... ..	26	76
60. Regulation of disputes by arbitration ... ..	26	76

**Part V.—Special Provisions**

61. Liability in respect of rail-sea traffic ... ..	27	77
---	----	----

**Part VI.—Final Provisions**

62. Signature ... ..	28	78
63. Ratification. Coming into force ... ..	28	78
64. Accession to the Convention ... ..	28	78
65. Duration of the obligation of Contracting States ... ..	29	79
66. Revision of the Convention ... ..	29	79
67. Texts of the Convention. Official translations ... ..	30	80
Signatures ... ..	30	80
Ratifications and accessions ... ..	82	82

**ANNEX I (Article 21)**

Form of luggage registration voucher ... ..	33	83
---	----	----

**ANNEX II (Article 57)**

Regulations concerning the Central Office for International Railway Transport ... ..	35	85
---	----	----

ANNEX III (Article 66 (3))								<i>Page</i>	<i>Page</i>
								<i>French</i>	<i>English</i>
Rules relating to the Revision Commission ... ..								35	85
ANNEX IV (Article 60)									
Rules for arbitration ... ..								36	86
ADDITIONAL PROTOCOL OF OCTOBER 25, 1952 ... ..								38	88
Signatures ... ..								39	89
Ratifications and accessions ... ..								82	82
ADDITIONAL PROTOCOL OF APRIL 11, 1953 ... ..								41	91
Signatures ... ..								42	92
Ratifications and accessions ... ..								93	93
REGULATIONS CONCERNING THE CENTRAL OFFICE FOR INTER- NATIONAL RAILWAY TRANSPORT ... ..								44	94
Signatures ... ..								47	97
Ratifications and accessions ... ..								98	98
PROTOCOL A ... ..								49	99
Signatures ... ..								50	100
PROTOCOL B ... ..								52	102
Signatures ... ..								53	103

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

(CIV)

Berne, le 25 octobre 1952

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 Rome le 23 novembre 1933, en conformité de l'article 60 de ladite Convention, ont résolu de conclure une nouvelle Convention à cet effet et sont convenus des articles suivants :

## TITRE PREMIER.—OBJET ET PORTEE DE LA CONVENTION

### Article premier

#### *Chemins de fer et transports auxquels s'applique la Convention*

§ 1.—La présente Convention s'applique, sous réserve des exceptions prévues aux paragraphes suivants, à tous les transports de voyageurs et de bagages avec des titres de transport internationaux pour des parcours empruntant les territoires d'au moins deux des Etats contractants et s'effectuant exclusivement par des lignes inscrites sur la liste établie conformément à l'article 58.

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

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

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

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

### Article 2

#### *Dispositions relatives aux transports mixtes*

§ 1.—Peuvent être inscrites sur la liste prévue à l'article premier, en sus des chemins de fer, des lignes régulières de services automobiles ou de navigation complétant des parcours par voie ferrée et effectuant les transports internationaux sous la responsabilité d'un Etat contractant ou d'un chemin de fer inscrit sur la liste.

(<sup>1</sup>) Par "gare", on entend également les ports des services de navigation et tout établissement des services automobiles ouverts au public pour l'exécution du contrat de transport.

§ 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 définies 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, prévoir l'emploi d'un titre de transport autre que celui qui est prévu par la présente Convention.

### Article 3

#### *Obligation pour le chemin de fer de transporter*

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

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

§ 2.—Si l'intérêt public ou les nécessités de l'exploitation l'exigent, l'autorité compétente peut décider que le service sera suspendu en totalité ou en partie.

Ces mesures doivent être sans délai portées à la connaissance du public et des chemins de fer, à charge pour eux d'en informer les chemins de fer des autres Etats en vue de leur publication.

S'il apparaît que la durée d'application des mesures doit excéder un mois, communication en sera faite à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer qui les notifiera aux autres Etats.

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

## TITRE II.—DU CONTRAT DE TRANSPORT

### CHAPITRE PREMIER.—TRANSPORT DES VOYAGEURS

#### Article 4

##### *Droit au transport*

Dès le commencement de son voyage, sauf exceptions prévues dans les tarifs, le voyageur doit se munir 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  $\Phi$ .

§ 2.—Les mentions suivantes sont obligatoires sur les billets :

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

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

§ 4.—Les billets formés d'un livret renfermant des feuillets de contrôle (billets-livrets) constituent un titre de transport unique au sens de la présente Convention.

Il en est de même des carnets de coupons délivrés sur la base d'un tarif international.

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

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

**Article 6**

*Réduction de prix pour les enfants*

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

§ 2.—Les enfants âgés de plus de quatre 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 certains trains et sans préjudice de l'arrondissement des sommes conformément aux règles de l'administration d'émission du billet.

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

§ 3.—Les tarifs peuvent prévoir des limites d'âge supérieures à celles indiquées aux §§ 1 et 2.

**Article 7**

*Durée de validité des billets*

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

§ 2.—Cette validité doit être au minimum la suivante :

Billets simples :

par fraction indivisible de 100 km ... .. 1 jour.

La validité des billets ne peut néanmoins être inférieure à 2 jours.

Billets d'aller et retour :

par fraction indivisible de 50 km ... .. 1 jour.

La validité des billets ne peut néanmoins être inférieure à 4 jours.

§ 3.—Les billets spéciaux à prix réduits peuvent comporter une durée de validité différente.

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

## Article 8

### *Attribution et location des places*

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

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

## Article 9

### *Arrêts aux gares intermédiaires*

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

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

§ 3.—Le voyageur qui a interrompu son voyage ne peut le reprendre qu'à la gare d'interruption ou à une gare du même itinéraire, située plus près de la gare de destination définitive.

## Article 10

### *Changement de classe ou de train*

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

## Article 11

### *Voyageur sans billet valable*

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

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

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



## Article 12

### *Personnes exclues du train ou admises sous conditions*

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

- (a) les personnes en état d'ivresse, celles qui se conduisent d'une manière inconvenante ou qui n'observent pas les prescriptions des lois et règlements; ces personnes n'ont droit au remboursement ni du prix de leur billet, ni du prix qu'elles ont payé pour le transport de leurs bagages;
- (b) les personnes qui, en raison d'une maladie ou pour d'autres causes, paraîtraient devoir incommoder leurs voisins, à moins qu'un compartiment entier n'ait été loué pour elles d'avance ou ne puisse être mis à leur disposition contre paiement; toutefois, les personnes tombées malades en cours de route doivent être transportées au moins jusqu'à la première gare où il est possible de leur donner les soins nécessaires. Le prix du voyage et du transport des bagages leur sera restitué, dans les conditions fixées à l'article 26, après déduction de la part afférente au parcours effectué.

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

## Article 13

### *Objets exclus des voitures*

§ 1.—Ne peuvent être introduits dans les voitures les objets dangereux, spécialement les armes chargées, les matières explosibles, facilement inflammables ou corrosives, de même que les objets de nature à gêner ou à incommoder les voyageurs.

Toutefois, les voyageurs qui, dans l'exercice d'un service public, portent une arme à feu, ainsi que les chasseurs et les tireurs, 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 ces derniers dans des voitures ou compartiments spéciaux de prendre avec eux des armes à feu chargées.

§ 2.—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 soupçonner une contravention aux dispositions du § 1.

§ 3.—Le contrevenant est responsable de tout dommage résultant des infractions aux dispositions du § 1.

## Article 14

### *Introduction de colis à la 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 la main), pourvu que les prescriptions de douane ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas et que ces objets ne puissent causer de dommage. Chaque voyageur ne dispose, pour ses colis à la main, que de l'espace situé au-dessus et au-dessous de la place qu'il occupe. Cette règle est applicable par analogie lorsque les voitures sont d'un type spécial.

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

Les tarifs ou 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.—La surveillance des colis à la main et animaux que le voyageur prend avec lui dans la voiture incombe au voyageur lui-même.

Le voyageur est responsable de tout dommage causé par les colis à la main ou les animaux qu'il prend avec lui dans la voiture, à moins qu'il ne prouve que les dommages sont causés par une faute du chemin de fer.

### Article 15

#### *Trains. Horaires*

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

§ 2.—Les chemins de fer sont tenus d'afficher dans les gares, en temps utile, les horaires des trains de leurs propres lignes. Ceux-ci doivent indiquer la catégorie des trains, les classes de voitures, les conditions d'admission des voyageurs et les heures de départ des trains; pour les gares de transit suffisamment importantes et les gares terminus, ils doivent indiquer aussi les heures d'arrivée, de même que les principales correspondances de trains.

### Article 16

#### *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 17

#### *Définition des bagages*

§ 1.—Sont considérés comme bagages les objets contenus dans des malles, paniers, valises, sacs de voyage, boîtes à chapeaux et autres emballages de ce genre.

§ 2.—Sont en outre admis au transport comme bagages, même sans emballage si l'usage est de les transporter à nu :

- (a) les fauteuils portatifs ou roulants pour malades, les fauteuils roulants mus par les malades eux-mêmes avec ou sans moteur auxiliaire, les chaises (lits) de repos;
- (b) les voitures d'enfants;
- (c) les malles d'échantillons de marchandises;
- (d) les instruments de musique portatifs;
- (e) le matériel pour représentations d'artistes, pourvu que son conditionnement, son volume et son poids permettent de le charger et de le placer rapidement dans les fourgons;
- (f) les instruments d'arpenteur, jusqu'à concurrence de 4 mètres de longueur, et les outils de travail à main;
- (g) les instruments professionnels en général, les machines portatives usagées à écrire et à calculer, les livres, les papiers d'affaires et les documents;
- (h) les engins de sport;
- (i) les cycles, avec ou sans moteur auxiliaire, les motocyclettes sans side-car, à condition qu'ils soient démunis d'accessoires non fixés à demeure.

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

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

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

§ 4.—Les tarifs peuvent exclure du transport comme bagages les objets visés aux §§ 1 et 2 lorsqu'ils sont destinés à la vente.

## Article 18

### *Objets exclus du transport*

Sont exclus du transport comme bagages les objets qui, en vertu des prescriptions de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) et de son Annexe I, sont exclus du transport comme marchandises ou y sont admis sous certaines conditions.

Toutefois, parmi les matières et objets admis au transport comme marchandises en vertu de l'Annexe I à la CIM, ceux qui peuvent être transportés comme colis express ne sont pas exclus du transport comme bagages.

## Article 19

### *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 17 et 18; 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 17 et 18, le détenteur du bulletin de bagages doit payer une surtaxe sans préjudice du supplément de prix de transport et, s'il y a lieu, des indemnités pour le dommage.

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

- (a) à raison de trois francs, avec un minimum de perception de six francs, si ces objets comprennent des matières qui sont exclues du transport comme marchandises, en vertu de l'Annexe I à la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM);
- (b) à raison de deux francs, avec un minimum de perception de quatre francs, dans tous les autres cas d'infraction aux dispositions des articles 17 et 18.

## Article 20

### *Emballage et conditionnement des bagages*

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

§ 2.—Les colis doivent porter, dans des conditions de fixité suffisantes, le nom et l'adresse du voyageur et la gare de destination.

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

## Article 21

### *Enregistrement et transport des bagages. Bulletin de bagages*

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

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

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.

Si les tarifs le prévoient, le voyageur peut, pendant la durée de validité de son billet, faire enregistrer des bagages ou bien directement sur le parcours total de la gare de départ jusqu'à la gare d'arrivée, ou bien sur des fractions quelconques du parcours total, pourvu qu'aucune fraction de ce parcours ne soit empruntée plus d'une fois.

§ 2.—Lors de l'enregistrement des bagages, il est délivré un bulletin au voyageur. Le voyageur est tenu de s'assurer, à la réception du bulletin, que celui-ci est établi conformément à ses indications. Le prix du transport des bagages doit être payé lors de l'enregistrement.

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

§ 4.—Les bulletins de bagages délivrés pour les transports internationaux doivent être établis sur un formulaire conforme au modèle prévu à l'Annexe I à la présente Convention.

§ 5.—Le bulletin de bagages doit obligatoirement 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 a été effectuée cette remise;
- (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 éventuels;
- (g) s'il y a lieu, le montant en chiffres et en lettres de la somme représentant l'intérêt à la livraison, déclaré conformément à l'article 22.

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

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

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

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

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

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

## Article 22

### *Déclaration d'intérêt à la livraison*

§ 1.—Tout transport de bagages peut faire l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison, inscrite sur le bulletin de bagages comme il est dit à l'article 21, § 5, lettre (g).

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

§ 2.—Il est perçu une taxe d'un dixième pour mille de la somme déclarée, par fraction indivisible de 10 kilomètres. Le minimum de perception est fixé à 1 franc par envoi.

Les tarifs peuvent réduire cette taxe et ce minimum de perception.

### Article 23

#### *Livraison*

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

§ 2.—Le détenteur du bulletin de bagages est en droit de réclamer 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 présentation du bulletin de bagages, le chemin de fer n'est tenu de remettre 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 douanières ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas, les bagages peuvent être restitués à la gare de départ ou livrés à une gare intermédiaire contre remise du bulletin de bagages, et, en outre, si le tarif l'exige, contre présentation du billet.

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

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

Les réserves formulées lors de la réception des bagages ne sont d'aucun effet, à moins d'être acceptées par le chemin de fer.

§ 7.—Pour le surplus, les opérations de livraison sont soumises aux lois et règlements en vigueur sur le chemin de fer chargé de la livraison.

## CHAPITRE III.—DISPOSITIONS COMMUNES AUX TRANSPORTS DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES

### Article 24.

#### *Tarifs. Interdiction d'accords particuliers*

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

§ 2.—La publication des tarifs n'est obligatoire que dans les Etats dont les chemins de fer participent à ces tarifs comme réseaux de départ et d'arrivée. Les tarifs et leurs modifications entrent en vigueur à la date indiquée lors de leur publication. Les majorations de tarifs et autres dispositions qui

auraient pour effet de rendre plus rigoureuses les conditions de transport prévues par ces tarifs n'entrent en vigueur que six jours au plus tôt après leur publication.

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

§ 4.—Les tarifs doivent être appliqués à tous les intéressés d'une manière uniforme.

Tout accord particulier qui aurait pour effet d'accorder une réduction sur les prix des tarifs est formellement interdit et nul de plein droit.

Toutefois, sont autorisées les réductions de prix dûment publiées et également accessibles à tous aux mêmes conditions, ainsi que celles qui sont accordées soit pour le service du chemin de fer, soit pour le service des administrations publiques, soit aux œuvres de bienfaisance, d'éducation et d'instruction.

## Article 25

### *Formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives*

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

## Article 26

### *Restitutions et paiements supplémentaires*

§ 1.—Lorsqu'un voyageur a demandé à être remboursé, pour la totalité ou une fraction du parcours, de tout ou partie du prix qu'il a payé pour son billet, la restitution est, pour les cas énumérés ci-après, effectuée aux conditions ci-dessous :

§ 2.—Sont expressément visés les cas suivants :

- (a) le billet n'a pas été utilisé du fait du voyageur;
- (b) le billet n'a pas été utilisé, le voyageur ayant été empêché d'entreprendre son voyage par suite de retard ou de suppression d'un train ou d'interruption du service;
- (c) le billet n'a été utilisé que sur une partie du parcours, par suite de la mort, de la maladie ou d'un accident survenu au voyageur ou d'autres causes impérieuses;
- (d) le billet n'a été utilisé que sur une partie du parcours, le voyageur ayant, dans une gare intermédiaire, déclaré qu'il abandonne le reste du parcours;
- (e) le billet n'a été utilisé que sur une partie du parcours, le voyageur, par suite de retard ou de suppression d'un train ou d'interruption du service, ayant été empêché de continuer son voyage conformément à l'horaire en raison du manque de correspondance;
- (f) le billet, par suite du manque de place dans la classe pour laquelle il a été délivré, a été utilisé, sur tout ou partie du parcours, dans une classe inférieure.

§ 3.—Pour ce qui concerne les billets à prix réduit, la restitution est limitée aux cas prévus au § 2, lettres (b) et (e).

Les billets ordinaires aller et retour et les billets à prix réduit pour enfants établis en vertu de l'article 6 ne sont pas considérés comme billets à prix réduits au sens du présent paragraphe.

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

§ 5.—Toute restitution ne peut avoir lieu que sur présentation du billet.

Pour les cas prévus au § 2, lettres (a), (b), (d) et (e), le voyageur doit, en outre, présenter une attestation officielle qui lui est délivrée, sur sa demande, par la gare de départ ou par la gare intermédiaire intéressée.

Pour le cas prévu au § 2, lettre (f), le voyageur doit, en outre, présenter une attestation officielle du chemin de fer établissant qu'il a, sur le parcours considéré, pris place dans un compartiment d'une classe inférieure à celle à laquelle son billet lui donnait droit.

§ 6.—Sont exclus de la restitution les impôts, les suppléments payés pour les places réservées, les frais de confection et les commissions pour la vente des billets.

Sont déduits du montant à rembourser: un droit de 10% avec minimum de 0 fr. 50 et maximum de 3 fr. par billet, ainsi que, s'il y a lieu, les frais d'envoi.

Cette déduction n'est toutefois pas opérée lorsqu'un billet resté inutilisé est restitué le jour même de l'émission au bureau qui l'a délivré, non plus que dans les cas prévus au § 2, lettres (b) et (e).

Compte tenu de l'application des dispositions précédentes du présent paragraphe, il est remboursé, suivant les cas visés au § 2:

s'il s'agit des lettres (a) et (b), le prix payé,

s'il s'agit des lettres (c), (d) et (e), la différence entre le prix total payé et la taxe pour le parcours effectué, calculée sur la base du tarif normal,

s'il s'agit de la lettre (f), la différence entre le prix du billet que le voyageur a payé et celui qu'il aurait dû acquitter en prenant des billets correspondant à la classe utilisée pour chacun des parcours effectués.

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

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

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

§ 8.—Les tarifs peuvent contenir des dispositions autres que celles qui précèdent, pourvu qu'elles ne constituent pas une aggravation de la situation du voyageur.

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

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

§ 11.—Le trop-perçu constaté par le chemin de fer doit être, si possible, porté d'office à la connaissance de l'intéressé lorsqu'il dépasse 0 fr. 50 pour



chaque billet ou pour chaque bulletin de bagages, et le règlement doit en être opéré au plus tôt, aux frais du voyageur.

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

§ 13.—Dans tous les cas non prévus dans le présent article et à défaut d'ententes particulières entre les chemins de fer, les lois et règlements en vigueur au lieu de départ sont applicables.

**Article 27**  
*Contestations*

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

**TITRE III.—RESPONSABILITE. ACTIONS NÉES DU CONTRAT DE TRANSPORT**

**CHAPITRE PREMIER.—RESPONSABILITE**

**Article 28**

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

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

§ 2.—Le chemin de fer n'est responsable, en ce qui concerne les colis à la main et les animaux dont la surveillance incombe au voyageur en vertu de l'article 14, § 3, que des dommages causés par sa faute.

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

**Article 29**

*Responsabilité collective des chemins de fer pour les bagages*

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

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

**Article 30**

*Etendue de la responsabilité*

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

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

§ 3.—Compte tenu de l'article 31, § 2, le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité, lorsque la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à la nature spéciale du bagage, à l'absence ou à la défectuosité de l'emballage ou du fait que des objets exclus du transport ont été néanmoins expédiés comme bagages.

### Article 31

#### *Charge de la preuve*

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

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

### Article 32

#### *Présomption de perte des bagages. Cas où ils sont retrouvés*

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

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

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

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

### Article 33

#### *Montant de l'indemnité en cas de perte des bagages*

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

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

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

#### Article 34

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

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

Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser :

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

#### Article 35

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

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

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

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

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

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

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

#### Article 36

##### *Montant de l'indemnité en cas de déclaration d'intérêt à la livraison*

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

#### Article 37

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

Dans tous les cas où le retard à la livraison, la perte totale ou partielle ou l'avarie des bagages ont pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer, l'ayant droit doit être complètement indemnisé pour le préjudice prouvé, jusqu'à concurrence du double des maxima prévus aux articles 33, 34, 35 et 36.

### **Article 38**

#### *Intérêts de l'indemnité*

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 pour chaque bulletin de bagages; ils courent du jour de la réclamation administrative prévue à l'article 41 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

### **Article 39**

#### *Restitution des indemnités*

Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

En cas de fraude, le chemin de fer a droit en outre au versement d'une somme égale à celle qu'il a payée indûment.

### **Article 40**

#### *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 ce service.

## **CHAPITRE II.—RECLAMATIONS ADMINISTRATIVES. ACTIONS JUDICIAIRES. PROCEDURE ET PRESCRIPTION EN CAS DE LITIGES NES DU CONTRAT DE TRANSPORT**

### **Article 41**

#### *Réclamations administratives*

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

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

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

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

### **Article 42**

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

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

### **Article 43**

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

#### *Compétence*

§ 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 ne peuvent être exercées que contre le chemin de fer de départ, le chemin de fer destinataire ou celui sur lequel s'est produit le fait générateur de l'action.

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

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

§ 4.—L'action judiciaire ne peut être intentée 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 paragraphe.

§ 5.—L'action judiciaire peut être formée 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.

§ 6.—Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux recours des chemins de fer entre eux, réglés au chapitre III, du présent titre.

**Article 44**

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

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

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

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

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

**Article 45**

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

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

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

- (a) si l'ayant droit fournit la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer;

- (b) en cas de réclamation pour retard, lorsqu'elle est faite à l'un des chemins de fer désignés par l'article 43, § 2, dans un délai ne dépassant pas vingt et un jours non compris celui de la réception des bagages par l'ayant droit;
- (c) en cas de réclamation pour perte partielle ou pour avarie :
  - 1° si la perte ou l'avarie a été constatée avant la réception des bagages par l'ayant droit conformément à l'article 44;
  - 2° si la constatation, qui aurait dû être faite conformément à l'article 44, 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 44 soit faite par l'ayant droit;
  - 2° que l'ayant droit prouve que le dommage s'est produit entre l'acceptation au transport et la livraison.

## Article 46

### *Prescription de l'action née du contrat de transport*

§ 1.—L'action née du contrat de transport est prescrite par un an. Toutefois, la prescription est de trois ans s'il s'agit :

- (a) de l'action fondée sur un dommage ayant pour cause un dol;
- (b) de l'action fondée sur le cas de fraude prévu à l'article 39.

§ 2.—La prescription court :

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

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

§ 3.—En cas de réclamation administrative adressée au chemin de fer conformément à l'article 41, la prescription est suspendue jusqu'au jour où le chemin de fer repousse 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.—REGLEMENT DES COMPTES. RECOURS DES CHEMINS DE FER ENTRE EUX

#### Article 47

##### *Règlement des comptes entre chemins de fer*

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

#### Article 48

##### *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 causé par lui. 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 des distances d'application des tarifs.

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

#### Article 49

##### *Recours en cas d'indemnité pour retard à la livraison*

Les règles énoncées dans l'article 48 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 50

##### *Procédure de recours*

§ 1.—Le chemin de fer contre lequel est exercé un des recours prévus aux articles 48 et 49 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 51**

##### *Compétence pour les recours*

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

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

#### **Article 52**

##### *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 53**

##### *Application du droit national*

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

#### **Article 54**

##### *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 55**

##### *Exécution des jugements. Saisies et cautions*

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



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

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

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

Les conditions de l'insaisissabilité des wagons de particuliers sont fixées par l'Annexe VII de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM).

§ 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 56

##### *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 57

##### *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 58, la conciliation, soit en prêtant ses bons

offices ou sa médiation, soit de toute autre manière, en vue de régler les différends entre lesdits Etats ou entreprises ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention;

- (e) d'émettre, à la demande des parties en cause—Etats, entreprises de transport ou usagers—, un avis consultatif sur des différends ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention;
- (f) de collaborer au règlement de litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention par voie d'arbitrage;
- (g) d'instruire les demandes de modifications à la présente Convention et de proposer la réunion des Conférences prévues à l'article 66, quand il y a lieu.

§ 2.—Un règlement spécial constituant l'Annexe II à la présente Convention détermine le siège, la composition et l'organisation de cet Office, ainsi que ses moyens d'action. Il détermine en outre les conditions de fonctionnement et de surveillance. Ce règlement et les modifications qui y sont apportées par des accords entre tous les Etats contractants ont la même valeur et durée que la Convention.

## Article 58

### *Liste des lignes soumises à la Convention*

§ 1.—L'Office central prévu à l'article 57 est chargé d'établir et de tenir à jour la liste des lignes soumises à la présente Convention. A cet effet, il reçoit les notifications des Etats contractants relatives à l'inscription sur cette liste ou à la radiation des lignes d'un chemin de fer ou d'une des entreprises mentionnées à l'article 2.

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

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

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

## Article 59

### *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.

Les accords intervenus pour l'adoption de ces dispositions peuvent être mis 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 Convention internationale.

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

## Article 60

### *Règlement des différends par voie d'arbitrage*

§ 1.—Les litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention, valable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel,

et des dispositions complémentaires édictées par certains Etats contractants peuvent, à la demande des parties, être soumis à des tribunaux arbitraux dont la composition et la procédure font l'objet de l'Annexe IV à la présente Convention.

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

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

(a) sans préjudice du règlement de différends en vertu d'autres dispositions légales,

1° des litiges entre Etats contractants,

2° des litiges entre Etats contractants d'une part et Etats non contractants d'autre part,

3° des litiges entre Etats non contractants,

pourvu que, dans les deux derniers cas, la Convention soit applicable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel;

(b) des litiges entre entreprises de transport;

(c) des litiges entre entreprises de transport et usagers;

(d) des litiges entre usagers.

§ 4.—Les conditions de la suspension et de l'interruption de la prescription des actions nées d'un contrat de transport international qui fait l'objet d'un recours à la procédure arbitrale instituée par le présent article sont déterminées par le droit national du tribunal ordinaire où l'action devrait être intentée.

§ 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 61

#### *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 prévues à l'article 30.

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

Ces causes d'exonération sont les suivantes :

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

(b) innavigabilité du navire, à condition que le transporteur fasse la preuve que cette innavigabilité n'est pas imputable à un manque de diligence raisonnable de sa part à mettre le navire en état de navigabilité ou à lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où les bagages sont chargés, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des bagages;

- (c) incendie, à condition que le transporteur fasse la preuve qu'il n'a pas été causé par son fait ou sa faute, par ceux du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés;
- (d) périls, dangers ou accidents de la mer ou autres eaux navigables;
- (e) sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer.

Les causes d'exonération ci-dessus ne suppriment ni ne diminuent en rien les obligations générales du transporteur, et notamment son obligation d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité ou pour lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou pour approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où les bagages sont chargés, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des bagages.

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

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

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

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

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

## TITRE VI.—DISPOSITIONS FINALES

### Article 62

#### *Signature*

La présente Convention, dont les Annexes font partie intégrante, demeure ouverte jusqu'au 1<sup>er</sup> mars 1953 à la signature des Etats qui ont été invités à se faire représenter à la Conférence ordinaire de révision.

### Article 63

#### *Ratifications. Mise en vigueur*

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

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

### Article 64

#### *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 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 65

#### *Durée de l'engagement des Etats contractants*

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

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

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

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

### Article 66

#### *Révision de la Convention*

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

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

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

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

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

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

D'entente avec la majorité des Gouvernements des Etats contractants, l'Office central peut, avant les Conférences de révision ordinaires et extraordinaires, convoquer des Commissions pour l'examen préliminaire des

propositions de révision. Les dispositions de l'Annexe III sont applicables par analogie à ces Commissions.

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

§ 3.—Dans l'intervalle des conférences de révision, les articles 5, 8, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 21, 27, 47, 48, 49, 52 et les Annexes I et IV peuvent être tenus à jour par une Commission de révision. L'organisation et le fonctionnement de cette Commission font l'objet de l'Annexe III à la présente Convention.

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

## Article 67

### *Textes de la Convention. Traductions officielles*

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

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

En cas de divergence, le texte français fait foi.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé la présente Convention.

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

Pour l'Autriche:

DR. SMETANA

Pour la Belgique:

VTE. DE LANTSHEERE

Pour la Bulgarie:

B. TZVETKOV

Pour le Danemark:

TH. JENSEN

Pour l'Espagne :

JOSÉ RUIZ DE ARANA Y BAUER  
DUQUE DE SAN LUCAR LA MAYOR  
JOSÉ DE AGUINAGA

Pour la Finlande :

VÄINÖ HÄKKINEN

Pour la France :

J. CHAUVEL

Pour la Grèce :

PHILON PHILON

Pour la Hongrie :

VERMESY SÁNDOR

Pour l'Italie :

ODOARDO BALDONI

Pour le Liechtenstein :

W. STUCKI

Pour le Luxembourg :

A. CLEMANG

Pour la Norvège :

PETER ANKER

Pour les Pays-Bas :

A. BENTINCK

Pour la Pologne :

JOSEF ETTINGER

Pour le Portugal :

ANTONIO PINTO DE MESQUITA

Pour la Roumanie :

M. GERVESCO

Pour la Suède:

T. HAMMARSTRÖM

Pour la Suisse:

W. STUCKI

Pour la Tchécoslovaquie:

ŠIMVIČ

Pour la Turquie:

H. GERMEYANLIGIL

Pour la Yougoslavie:

Z. DJERMANOVIĆ

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

DENIS O'NEILL

Pour l'Irak:

Pour l'Iran:

Pour le Liban:

A. NASSIF

Pour la Syrie:

[For ratifications see page 82.]



**ANNEXE I**  
**(Article 21)**

**FORMULAIRE DU BULLETIN DE BAGAGES**

Le formulaire se compose de trois feuilles avec le texte ci-après. Les administrations de chemins de fer déterminent si toutes les trois feuilles ou si seulement les feuilles 1 et 3 sont remplies par décalquage.

1<sup>re</sup> feuille

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

150 mm

2<sup>e</sup> feuille

No.....	Transport international de bagages						Ⓞ	
(Nom de l'administration du chemin de fer)								
Feuille de route								
de..... à.....								
via.....								
	Date	Nombre de billets	Nombre des colis-bagages	Poids réel kg	Prix de transport des bagages			
	19.....				Calcul de la taxe par unité de 10 kg	{ sans franchise de bagages pour.....kg avec franchise de bagages pour.....kg		
	Train No.				(*).....			
		en chiffres	en lettres		Intérêt à la livraison			
		Frais accessoires ... ..						
		Total de taxe ... ..						

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

No.....	<b>Transport international de bagages</b>			Ⓢ	
(Nom de l'administration du chemin de fer)					
<b>Bulletin de bagages</b>					
de..... à.....					
via.....					
<b>Date</b>	<b>Nombre de billets</b>	<b>Nombre des colis-bagages</b>	<b>Poids réel kg</b>	<b>Prix de transport des bagages</b>	
.....	.....	.....	.....	Calcul de la taxe par unité de 10 kg	{ sans franchise de bagages pour..... kg
19.....	.....	.....	.....		avec franchise de bagages pour..... kg
<b>Train No.</b>	.....	.....	.....	.....	
	.....	.....	.....	(*).....	
	en chiffres	en lettres			
	.....	.....		Intérêt à la livraison	
	Frais accessoires	...	...	...	...
	Total de taxe	...	...	...	...

*Voir au verso.*

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

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

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

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

ANNEXE II

(Article 57) —

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

(Texte à décider par une Conférence extraordinaire qui sera convoquée en vertu de la clause prévue au Protocole additionnel)

(See page 44)

ANNEXE III

(Article 66, § 3)

**STATUT RELATIF A LA COMMISSION DE REVISION**

**Article premier**

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

**Article 2**

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

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

**Article 3**

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

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

Chaque Etat supporte les frais de ses représentants.

**Article 4**

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

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

**Article 5**

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

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

### **Article 6**

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

### **Article 7**

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

### **Article 8**

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

### **Article 9**

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

Une proposition n'est adoptée que si :

- (a) ont pris part au vote au moins la moitié des délégations représentées à la Commission,
- (b) elle a réuni la majorité des suffrages exprimés.

### **Article 10**

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

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

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

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

### **Article 11**

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

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

---

## **ANNEXE IV**

(Article 60)

### **REGLEMENT D'ARBITRAGE**

#### **Article premier**

##### *Nombre des arbitres*

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

## Article 2

### *Choix des arbitres*

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

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

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

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

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

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

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

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

## Article 3

### *Compromis*

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

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

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

## Article 4

### *Procédure*

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

- (a) le tribunal arbitral instruit et juge les causes dont il est saisi sur les éléments fournis par les parties sans être lié, lorsqu'il est appelé à dire le droit, par les interprétations de celles-ci;
- (b) il ne peut accorder plus ou autre chose que les conclusions du demandeur, ni moins que ce que le défendeur a reconnu comme étant dû;
- (c) la sentence arbitrale, dûment motivée, est rédigée par le tribunal arbitral et notifiée aux parties par l'intermédiaire de l'Office central;

(d) sauf disposition contraire de droit impératif du lieu où siège le tribunal arbitral, la sentence arbitrale n'est pas susceptible de recours, exception faite toutefois de la révision ou de la nullité.

#### **Article 5**

##### *Greffe*

L'Office central fonctionne comme greffe du tribunal arbitral.

#### **Article 6**

##### *Frais*

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

---

### **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 25 octobre 1952**

*Berne, le 25 octobre 1952*

Au moment de clore les travaux de la cinquième Conférence de révision des Conventions internationales du 23 novembre 1933 concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV), la Conférence a pris les décisions suivantes :

1° La Conférence donne mandat au Gouvernement suisse, qui accepte, de convoquer une Conférence extraordinaire en vue :

- (a) d'élaborer un nouveau Règlement relatif à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer, instituant un régime de surveillance analogue à celui qui existe dans d'autres organisations internationales. Le Gouvernement suisse, en s'inspirant des suggestions de la délégation française, préparera un projet qui sera communiqué aux Etats contractants. La Conférence extraordinaire devra être convoquée de façon que le nouveau Règlement puisse entrer en vigueur en même temps que les nouvelles Conventions;
- (b) de rechercher une solution au problème de la participation allemande aux Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV).

2° En outre, la Conférence,

Prenant acte du fait que les experts compétents ont constaté que les conditions de transport des matières dangereuses par fer et par mer à destination ou en provenance du Royaume-Uni diffèrent essentiellement de celles qui sont prescrites par l'Annexe I à la CIM et qu'il est impossible de les modifier en temps utile pour les rendre conformes à celles-ci, d'autant plus que des travaux de mise en harmonie des réglementations sont envisagés pour tous les moyens de transport sur le plan régional et sur le plan mondial;

Tenant compte de ce que, dans sa XI<sup>e</sup> session, tenue en décembre 1951, la Commission d'experts chargée de tenir à jour l'Annexe I à la CIM a décidé de créer un appendice spécial à l'Annexe I, contenant les prescriptions dérogatoires relatives au trafic fer-mer des matières dangereuses entre le

Continent et le Royaume-Uni, et qu'elle a institué une Sous-commission—dans laquelle le Royaume-Uni est également représenté—chargée de l'élaboration de cet appendice, qui sera soumis à la dite Commission;

Se déclarant d'accord avec cette procédure.

Décide que, jusqu'à l'entrée en vigueur de cet appendice spécial, les matières dangereuses qui seront transportées sous le régime de la CIM et de la CIV, à destination ou en provenance du Royaume-Uni, devront 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.

3° Pour permettre l'entrée en vigueur simultanée de la présente Convention et des Annexes telles qu'elles résulteront des révisions en cours, la Conférence préconise que l'article 67, § 4, de la CIM soit mis en vigueur aussi rapidement que possible et au plus tard six mois avant la date prévue pour la mise en application de la Convention même.

4° La Conférence prend acte de la déclaration suivante :

“ Les Gouvernements de la République Populaire de Bulgarie, de la République Populaire Hongroise, de la République Populaire de Pologne, de la République Populaire Roumaine et de la République Tchécoslovaque signent les Conventions sous réserve qu'ils ne reconnaissent pas comme valables et obligatoires les dispositions de l'article 60, § 2 et § 3, lettre (a), de la CIM et de la CIV ”

et décide, en raison du caractère purement facultatif de l'arbitrage, d'admettre les réserves qui précèdent.

Fait à Berne, le vingt-cinq octobre mil neuf cent cinquante-deux.

Pour l'Autriche :

DR. SMETANA

Pour la Belgique :

VTE. DE LANTSHEERE

Pour la Bulgarie :

B. TZVETKOV

Pour le Danemark :

TH. JENSEN

Pour l'Espagne :

JOSÉ RUIZ DE ARANA Y BAUER  
DUQUE DE SAN LUCAR LA MAYOR  
JOSÉ DE AGUINAGA

Pour la Finlande :

VÄINÖ HÄKKINEN

Pour la France :

J. CHAUVEL

Pour la Grèce :

PHILON PHILON

- Pour la Hongrie:  
VERMESY SÁNDOR
- Pour l'Italie:  
ODOARDO BALDONI
- Pour le Liechtenstein:  
W. STUCKI
- Pour le Luxembourg:  
A. CLEMANG
- Pour la Norvège:  
PETER ANKER
- Pour les Pays-Bas:  
A. BENTINCK
- Pour la Pologne:  
JOSEF ETTINGER
- Pour le Portugal:  
ANTONIO PINTO DE MESQUITA
- Pour la Roumanie:  
M. GERVESCO
- Pour la Suède:  
T. HAMMARSTRÖM
- Pour la Suisse:  
W. STUCKI
- Pour la Tchécoslovaquie:  
ŠIMOVÍČ
- Pour la Turquie:  
H. GERMEYANLIGIL
- Pour la Yougoslavie:  
Z. DJERMANOVIĆ
- Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande  
du Nord:  
DENIS O'NEILL
- Pour l'Irak:
- Pour l'Iran:
- Pour le Liban:  
A. NASSIF
- Pour la Syrie:

[For ratifications see page 82.]



## PROTOCOLE ADDITIONNEL

**aux Conventions internationales du 25 octobre 1952, concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV)**

*Berne, le 11 avril 1953*

Les Plénipotentiaires soussignés sont convenus des dispositions ci-après :

1° Les Etats qui n'ont pas signé les Conventions du 25 octobre 1952, ou les parties territoriales de tels Etats et sur les lignes de chemins de fer desquels les Conventions du 23 novembre 1933 sont appliquées, peuvent notifier au Gouvernement suisse qu'ils ont adopté, par voie de législation interne, les dispositions des Conventions de 1952 et qu'ils les appliqueront suivant les règles de leur constitution.

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

- (a) Les dispositions des Conventions de 1952 sont applicables dans les rapports entre les Etats contractants et les Etats ou parties territoriales mentionnés sous 1° et ayant fait cette notification, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir de la date de réception de la notification par le Gouvernement suisse si les Conventions sont entrées en vigueur ou, dans le cas contraire, à partir de la date de leur entrée en vigueur.
- (b) Le Gouvernement suisse constate la date de réception de la notification et la communique aux Etats parties aux Conventions de 1952 ainsi qu'aux Etats ou parties territoriales d'Etats ayant fait usage de la faculté visée sous 1°.
- (c) Plusieurs parties territoriales correspondant à un des Etats mentionnés sous 1° n'ont pas plus d'une voix. Les modalités d'application de ce principe seront réglées par une Conférence intergouvernementale des Etats signataires des Conventions de 1952. Sous tous les autres rapports, ces Etats ou leurs parties territoriales ont les mêmes droits et obligations que les Etats qui ont ratifié les Conventions de 1952 ou qui y ont adhéré.

3° Afin de rendre obligatoires pour l'usager, selon le droit du Royaume-Uni, les prescriptions des Conventions de 1952 en ce qui concerne les lignes des parties territoriales des 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).

4° Ce Protocole, complétant les Conventions de 1952, demeure ouvert à la signature jusqu'au 1<sup>er</sup> juin 1953.

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 65 de la CIM et de l'article 64 de la CIV de 1952 peuvent adhérer au présent Protocole par notification.

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

Le présent Protocole entre en vigueur six mois avant la date prévue pour la mise en application des Conventions de 1952.

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 onze avril mil neuf cent cinquante-trois, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacun des Gouvernements représentés à cette Conférence.

Pour l'Autriche:

DR. SMETANA

Pour la Belgique:

VTE. DE LANTSHEERE

J. TRUYEN.

Pour la Bulgarie:

B. TZVETKOV

Pour le Danemark:

TH. JENSEN

Pour l'Espagne:

JOSÉ RUIZ DE ARANA Y BAUER

DUC DE SAN LUCAR LA MAYOR

Pour la Finlande:

KURT LINDEN

Pour la France:

J. CHAUVEL

Pour la Grèce:

PHILON PHILON

Pour la Hongrie:

VERMESY SÁNDOR

Pour l'Italie:

ODOARDO BALDONI

Pour le Liban:

CHATILA

Pour le Liechtenstein:

W. STUCKI

Pour le Luxembourg :  
J. STURM

Pour la Norvège :  
OLAV HOLTMON

Pour les Pays-Bas :  
A. BENTINCK

Pour la Pologne :  
J. TARNAWSKI

Pour le Portugal :  
ANTONIO FERRO

Pour la Roumanie :  
EMERIC STOFFEL

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

Pour la Suède :  
G. DE SYDOW

Pour la Suisse :  
W. STUCKI

Pour la Tchécoslovaquie :  
L. ŠIMOVIČ

Pour la Turquie :  
B. BALCIOĞLU

Pour la Yougoslavie :  
Sv. SAVIĆEVIĆ

[For ratifications see page 93.]

Les Plénipotentiaires soussignés sont convenus

Que les dispositions constituant l'Annexe II à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 octobre 1952 seront les suivantes:

## ANNEXE II

(Article 57)

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

#### Article premier

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

Le contrôle de son activité, tant sur le plan administratif que sur le plan financier, s'exerce dans le cadre établi par les dispositions de l'article 57 de la Convention et est confié à un Comité administratif.

A cet effet, le Comité administratif

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

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

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

(b) La Confédération suisse dispose d'un siège permanent dans le Comité, dont elle assume la présidence. Les autres Etats membres sont nommés pour cinq ans. La Conférence diplomatique chargée de mettre en vigueur la Convention, en exécution de l'article 63 de celle-ci et en tenant compte d'une équitable répartition géographique, désigne les Etats faisant partie du Comité pour la première période de cinq ans. Elle décide des dispositions propres à déterminer la composition du Comité pour les périodes ultérieures.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Article 2

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

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

§ 3.—Les montants non recouverts doivent, autant que possible, être couverts au moyen des crédits ordinaires dont dispose l'Office central et peuvent être répartis sur quatre exercices. La partie du déficit qui n'aurait

pas pu être comblée de la sorte est portée, dans un compte spécial, au débit des autres Etats contractants dans la proportion du nombre de kilomètres de lignes soumises à la Convention à l'époque de la mise en compte et, pour chacun, dans la mesure où il a déjà, pendant la période de deux ans qui s'est terminée par la retraite de l'Etat défaillant, été partie avec lui à la Convention.

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

### Article 3

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

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

### Article 4

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

§ 2.—Si l'Office central estime que les motifs de refus allégués sont suffisamment fondés, il renvoie les parties à se poursuivre devant le juge compétent ou, si les parties en font la demande, devant le tribunal arbitral prévu à l'article 60 de la Convention (Annexe IV).

§ 3.—Lorsque l'Office central estime que la totalité ou une partie de la somme est réellement due, il peut, après avoir consulté un expert, déclarer que l'entreprise de transport débitrice est tenue de verser à l'Office central tout ou partie de la créance; la somme ainsi versée doit rester consignée jusqu'à décision au fond par le juge compétent ou par le tribunal arbitral prévu à l'article 60 de la Convention (Annexe IV).

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

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

§ 6.—Si l'Etat contractant dont dépend l'entreprise de transport débitrice déclare que, malgré le non-paiement, il ne croit pas devoir faire rayer de la liste cette entreprise, ou s'il laisse sans réponse pendant six semaines la

communication de l'Office central, il est réputé de plein droit accepter la garantie de la solvabilité de ladite entreprise, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

**Article 5**

Il est perçu une rémunération pour couvrir les frais particuliers résultant de l'activité prévue à l'article 57, § 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.

**Article 6**

*Disposition transitoire*

La première réunion ordinaire du Comité administratif, qui est convoquée par le Gouvernement suisse, doit avoir lieu dans un délai de deux mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la Convention.

Le présent document demeure ouvert à la signature jusqu'au 1<sup>er</sup> juin 1953.

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 document.

Fait à Berne, le onze avril mil neuf cent cinquante-trois, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

Pour l'Autriche :

DR. SMETANA

Pour la Belgique :

VTE. DE LANTSHEERE

J. TRUYEN.

Pour la Bulgarie :

B. TZVETKOV

Pour le Danemark :

TH. JENSEN

Pour l'Espagne :

JOSÉ RUIZ DE ARANA Y BAUER

DUC DE SAN LUCAR LA MAYOR

Pour la Finlande :

KURT LINDEN

Pour la France :

J. CHAUVEL

Pour la Grèce :

PHILON PHILON

- Pour la Hongrie :  
VERMESY SÁNDOR
- Pour l'Italie :  
ODOARDO BALDONI
- Pour le Liban :  
MIKAOUÏ  
CHATILA
- Pour le Liechtenstein :  
W. STUCKI
- Pour le Luxembourg :  
A. CLEMANG
- Pour la Norvège :  
OLAV HOLTMON
- Pour les Pays-Bas :  
A. BENTINCK
- Pour la Pologne :  
J. TARNAWSKI
- Pour le Portugal :  
ANTONIO FERRO
- Pour la Roumanie :  
EMERIC STOFFEL
- Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne  
et d'Irlande du Nord :  
DENIS O'NEILL
- Pour la Suède :  
G. DE SYDOW
- Pour la Suisse :  
W. STUCKI
- Pour la Tchécoslovaquie :  
L. ŠIMOVIČ
- Pour la Turquie :  
B. BALCIOĞLU
- Pour la Yougoslavie :  
Sv. SAVIĆEVIĆ

[For ratifications see page 98.]



**PROTOCOLE A**

**établi par la Conférence diplomatique réunie en vue de la mise en vigueur des Conventions internationales du 25 octobre 1952 concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV).**

*Berne, le 18 juin 1955*

En application de l'article 64 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) et de l'article 63 de la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV), signées à Berne les 25 octobre 1952 et 11 avril 1953 et conclues entre

l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, l'Espagne, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Italie, le Liban, le Liechtenstein, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, le Royaume-Uni, la Suède, la Suisse, la Tchécoslovaquie, la Turquie et la Yougoslavie,

et à la suite de l'invitation adressée par le Conseil fédéral suisse aux Hautes Parties contractantes, les Plénipotentiaires soussignés se sont réunis les 16, 17 et 18 juin 1955 à Berne.

Après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ils ont pris acte de la déclaration du Gouvernement suisse, aux termes de laquelle les instruments de ratification des deux Conventions susmentionnées, reconnus après examen exacts et concordants, ont été déposés auprès du Gouvernement de la Confédération suisse par les Etats suivants et aux dates ci-après :

1. la Suisse, le 21 avril 1954,
2. le Royaume-Uni, le 15 juin 1954,
3. le Danemark, les 5 juillet et 16 septembre 1954,
4. la Tchécoslovaquie, le 30 juillet 1954,
5. l'Espagne, le 28 octobre 1954,
6. les Pays-Bas, le 8 novembre 1954,
7. la Roumanie, le 24 novembre 1954,
8. le Liechtenstein, le 30 novembre 1954,
9. la Hongrie, le 3 décembre 1954,
10. le Luxembourg, le 12 janvier 1955,
11. la Norvège, le 13 janvier 1955,
12. la Suède, le 15 janvier 1955,
13. la Bulgarie, le 25 février 1955,
14. la France, le 4 mars 1955,
15. l'Autriche, le 12 avril 1955,
16. la Belgique, le 29 avril 1955,
17. la Pologne, le 6 juin 1955.

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

*1° Mise en vigueur des Conventions*

- (a) La Convention internationale du 25 octobre 1952 concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM), sous réserve de la lettre (b) ci-après, et la Convention internationale du 25 octobre 1952 concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) seront mises en vigueur le **1<sup>er</sup> mars 1956**. Les Conventions CIM et CIV du 23 novembre 1933, y compris la Convention additionnelle à la CIM du 13 mai 1950, seront abrogées à la même

date. En vertu des articles 60, § 2, des Conventions de 1933, cette abrogation aura effet même à l'égard de celles des parties contractantes qui ne ratifieraient pas les Conventions du 25 octobre 1952.

- (b) Étant donné que les Annexes I (Prescriptions relatives aux matières et objets exclus du transport ou admis au transport sous certaines conditions), VII [Règlement international concernant le transport des wagons de particuliers (RIP)] et VIII [Règlement international concernant le transport des containers (RiCo)], soumises à une procédure de révision spéciale, n'étaient pas jointes aux actes signés les 25 octobre 1952 et 11 avril 1953, que leur révision est en cours et que leur mise en vigueur nécessite l'application de la procédure prévue par la CIM de 1952,

les dispositions du § 4 de l'article 67 de la Convention internationale du 25 octobre 1952 concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) porteront effet à partir du 18 juin 1955.

### 2° *Comité administratif de l'Office central*

- (a) En application de l'article premier, § 2, lettre (b), du Règlement relatif à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer (Annexe V à la CIM et Annexe II à la CIV), la Conférence a désigné, pour la première période de cinq ans, les Etats suivants pour faire partie du Comité administratif présidé par la Suisse: Espagne, France, Hongrie, Pays-Bas, Pologne, Royaume-Uni, Suède, Yougoslavie.
- (b) La Conférence donne mandat au Comité administratif d'élaborer un projet de dispositions propres à déterminer la composition du Comité pour les périodes ultérieures.

### 3° *Statut juridique de l'Office central*

La Conférence, se référant aux dispositions de l'article premier, § 3, lettre (a), de l'Annexe V CIM et de l'Annexe II CIV, donne mandat au Comité administratif d'établir en accord avec le Gouvernement suisse un nouveau statut juridique de l'Office central.

Le présent Protocole demeure ouvert jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1956 à la signature des Gouvernements des Etats contractants qui, à la date du 18 juin 1955, n'ont pas été en mesure de le signer.

Pour les Etats déposant leurs instruments de ratification après le 1<sup>er</sup> janvier 1956, les Conventions seront applicables dès le premier jour du deuxième mois après le mois au cours duquel le Gouvernement suisse aura notifié ce dépôt aux Gouvernements des Etats contractants.

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

Fait à Berne, le dix-huit juin mil neuf cent cinquante-cinq, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse. Une expédition authentique du présent Protocole sera remise, par les soins du Gouvernement suisse, à chacune des Hautes Parties contractantes, ainsi qu'aux Autorités compétentes de l'Allemagne.

Pour l'Autriche :

DR. SMETANA

Pour la Belgique :

VTE. DE LANTSHEERE.

- Pour la Bulgarie :  
B. TZVETKOV
- Pour le Danemark :  
TH. JENSEN
- Pour l'Espagne :  
F. REPARAZ
- Pour la Finlande :  
H. V. KNORRING
- Pour la France :  
E. DENNERY
- Pour la Grèce :  
D. ARGHYROPOULOS
- Pour la Hongrie :  
VERMESY SÁNDOR
- Pour l'Italie :  
LUIGI BRANCA
- Pour le Liban :
  
- Pour le Liechtenstein :  
*ad référendum*  
W. STUCKI
- Pour le Luxembourg :  
A. CLEMANG
- Pour la Norvège :  
HENR. A. BROCH
- Pour les Pays-Bas :  
A. BENTINCK
- Pour la Pologne :  
E. HOLY
- Pour le Portugal :  
JOSÉ LUIZ ARCHER
- Pour la Roumanie :  
EMERIC STOFFEL
- Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne  
et d'Irlande du Nord :  
A. E. M. WALTER

Pour la Suède :  
G. VON SYDOW

Pour la Suisse :  
W. STUCKI

Pour la Tchécoslovaquie :  
S. HLAVA

Pour la Turquie :  
Z. AKDUR

Pour la Yougoslavie :  
M. ILJADICA

---

## PROTOCOLE B

**établi par la Conférence diplomatique réunie en vue de la mise en vigueur des Conventions internationales du 25 octobre 1952 concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV).**

*Berne, le 18 juin 1955*

La Conférence a constaté l'accord général sur les points suivants :

1° Etant donné que, conformément au chiffre 1°, lettre (a), du Protocole A qu'elle a établi le 18 juin 1955, les Conventions internationales CIM et CIV du 25 octobre 1952 entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 1956, le Protocole additionnel du 11 avril 1953 entrera en vigueur, en application de son chiffre 4°, dernier alinéa, le 1<sup>er</sup> septembre 1955.

2° Les dispositions du Protocole additionnel du 11 avril 1953 sont interprétées en ce sens qu'il ne suffit pas, pour son application, qu'un seul des Etats ou parties territoriales d'Etats entrant en ligne de compte déclare vouloir faire usage de l'offre des Etats signataires contenue dans le Protocole additionnel et dans le présent Protocole.

Les déclarations faites conformément au chiffre 1° du Protocole additionnel du 11 avril 1953 et au chiffre 3° du présent Protocole doivent être concordantes; elles lient chaque Etat ou partie territoriale d'Etat entrant en ligne de compte, sans préjudice des dispositions de l'article 66 CIM et de l'article 65 CIV.

3° Au sens du chiffre 2°, lettre (c), deuxième phrase, du Protocole additionnel du 11 avril 1953, les Etats ou les parties territoriales d'Etats peuvent, en vue de l'application du dit Protocole additionnel et selon le texte ci-après, déclarer :

que, d'une part,

(a) jusqu'à l'adoption d'une nouvelle réglementation, ils n'exerceront pas le droit de vote ni le droit de veto et leur participation aux conférences et aux sessions des Commissions sera assurée par des délégués et des experts des administrations ferroviaires, lesquels auront voix consultative; leurs suggestions seront notées aux procès-verbaux;

(b) ils pourront adresser à l'Office central, à l'intention des Etats contractants, leurs propositions écrites relatives à de nouvelles dispositions (modifications ou adjonctions aux Conventions de 1952/1953 et à leurs Annexes);

et que, d'autre part,

en raison de dispositions constitutionnelles en vigueur, ils ne sont pas tenus, à la suite de décisions prises par les Etats contractants, d'introduire par voie de législation interne de nouvelles règles sur leurs lignes de chemins de fer, mais qu'ils peuvent décider d'une manière autonome de l'adoption de ces nouvelles règles.

Le présent Protocole demeure ouvert jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1956 à la signature des Gouvernements des Etats contractants qui, à la date du 18 juin 1955, n'ont pas été en mesure de le signer.

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

Fait à Berne, le dix-huit juin mil neuf cent cinquante-cinq, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse. Une expédition authentique du présent Protocole sera remise, par les soins du Gouvernement suisse, à chacune des Hautes Parties contractantes, ainsi qu'aux Autorités compétentes de l'Allemagne.

Pour l'Autriche :

DR. SMETANA

Pour la Belgique :

VTE. DE LANTSHEERE

Pour la Bulgarie :

B. TZVETKOV

Pour le Danemark :

TH. JENSEN

Pour l'Espagne :

F. REPARAZ

Pour la Finlande :

H. V. KNORRING

Pour la France :

E. DENNERY

Pour la Grèce :

D. ARGHYROPOULOS

Pour la Hongrie :

VERMESY SÁNDOR

- Pour l'Italie :  
LUIGI BRANCA
- Pour le Liban :
- Pour le Liechtenstein :  
*ad référendum*  
W. STUCKI
- Pour le Luxembourg :  
A. CLEMANG
- Pour la Norvège :  
HENR. A. BROCH
- Pour les Pays-Bas :  
A. BENTINCK
- Pour la Pologne :  
E. HOLY
- Pour le Portugal :  
JOSÉ LUIZ ARCHER
- Pour la Roumanie :  
EMERIC STOFFEL
- Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne  
et d'Irlande du Nord :  
A. E. M. WALTER
- Pour la Suède :  
G. VON SYDOW
- Pour la Suisse :  
W. STUCKI
- Pour la Tchécoslovaquie :  
S. HLAVA
- Pour la Turquie :  
Z. AKDUR
- Pour la Yougoslavie :  
M. ILJADICA

[Translation]

**INTERNATIONAL CONVENTION CONCERNING THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND LUGGAGE BY RAIL**

**(CIV)**

*Berne, October 25, 1952*

The undersigned plenipotentiaries, having recognised the need to revise the International Convention concerning the Carriage of Passengers and Luggage by Rail, signed at Rome on 23rd November, 1933, have to that end, in accordance with Article 60 of that Convention, resolved to conclude a new Convention and have agreed upon the following Articles:

**PART I.—PURPOSE AND SCOPE OF THE CONVENTION**

**Article 1**

*Railways and traffic to which the Convention applies*

1. This Convention shall apply, subject to the exceptions set forth in the following paragraphs, to the carriage of passengers and luggage\* under international carriage documents over the territories of at least two of the Contracting States and exclusively over lines included in the list compiled in accordance with Article 58 of this Convention.

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

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

3. Journeys between stations in two adjacent States shall, if the lines over which the journeys take place are exclusively operated by the railways of one of the States and the law and regulations of such States do not otherwise provide, be governed by the law of the State to which the railway operating the lines over which the journey takes place belongs.

4. The tariffs shall determine the circumstances in which international carriage documents shall be issued.

**Article 2**

*Provisions concerning carriage by more than one form of transport*

1. Regular road services or shipping services which are complementary to railway services and which carry international traffic under the responsibility of a Contracting State or of a railway whose lines are included in the list referred to in Article 1 of this Convention, may, in addition to railways, be included in that list.

\* The expression "luggage" where used in this Convention does not include hand luggage to which Articles 14 and 28 of the Convention apply.

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

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

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

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

### Article 3

#### *Obligation of railways to carry*

1. Every railway shall be bound, in accordance with the requirements of this Convention, to undertake the carriage of passengers and luggage provided that:

- (a) the passenger complies with the provisions of this Convention and of the international tariff applicable;
- (b) carriage can be undertaken by ordinary transport facilities serving the normal traffic requirements;
- (c) carriage is not prevented by circumstances which the railway cannot avoid and which it is not incumbent on it to remedy.

2. If the public interest or the exigencies of working so require, the competent authority may decide that the service shall be suspended totally or partially.

Such measures shall, without delay, be brought to the notice of the public and of the railways, who shall be responsible for informing the railways of the other States with a view to publication.

If it appears that these measures are likely to apply for more than one month, they shall be notified to the Central Office for International Railway Transport who will notify the other States accordingly.

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

## PART II.—THE CONTRACT OF CARRIAGE

### CHAPTER I.—CARRIAGE OF PASSENGERS

#### Article 4

##### *Entitlement to travel*

Subject to exceptions provided for in the tariffs, the passenger shall, from the start of his journey, be in possession of a valid document of carriage 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  $\Phi$ .

2. The following particulars shall be shown on such tickets:

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

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

4. Tickets in booklet form containing separate leaves for each portion of the journey (booklet-tickets) shall be deemed to be a single carriage document for the purposes of this Convention.

Covers containing sectional coupons issued under an international tariff shall likewise also be deemed to be a single carriage document.

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

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

**Article 6**

*Reduced fares for children*

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

2. Children over four but under ten years of age and children under four 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 certain trains and subject to the rounding up of fares in accordance with the regulations of the administration issuing the ticket.

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

3. Tariffs may provide for age limits higher than those specified in paragraphs 1 and 2 above.

**Article 7**

*Period of availability of tickets*

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

2. The minimum period of availability shall be as follows:

Single tickets:

for every 100 kilometres\* or fraction thereof ... 1 day  
but in no case less than 2 days.

\* Approximately 62 miles.

Return tickets :

for every 50 kilometres† or fraction thereof ... 1 day  
but in no case less than 4 days.

3. Special tickets at reduced fares may have a different period of availability.

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

### Article 8

#### *Allocation and reservation of seats*

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

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

### Article 9

#### *Break of journey at intermediate stations*

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

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

3. A passenger who has broken his journey at an intermediate station may only resume it at that station or at a station on the same route nearer to the station of destination.

### Article 10

#### *Change of class of carriage or category of train*

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

### Article 11

#### *Passengers without valid tickets*

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

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

3. Any passenger who refuses to pay the fare or the surcharge upon demand may be required to leave the train. Such a passenger shall not be

† Approximately 31 miles.

entitled to receive his luggage at any station other than the station of destination.

**Article 12**

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

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

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

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

**Article 13**

*Articles not to be taken into carriages*

1. No dangerous article, in particular no loaded firearm, explosive, readily inflammable or corrosive substance or article liable to annoy or inconvenience passengers, shall be taken into a carriage.

Passengers carrying firearms in the course of public duty or for purposes of sport or target shooting shall, however, be allowed to carry ammunition not exceeding the lowest 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.

2. 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 suspect a breach of the provisions of paragraph 1 of this Article.

3. Any person infringing the said provisions shall be liable for all loss or damage resulting from such infringement.

**Article 14**

*Taking of hand luggage and animals into carriages*

1. Passengers shall be permitted to take into carriages, without extra charge, articles which can be handled easily (hand luggage) provided that the regulations of the Customs or other administrative authorities are not contravened and that the articles are not likely to cause damage. A passenger is only entitled to the spaces above and below his seat for his hand luggage, and this rule shall apply with any necessary modifications where the carriages are of a special type.

2. Live animals shall not be taken into carriages, except small animals in cages, boxes, baskets or other suitable receptacles and small dogs, whether

or not so confined, provided that such animals will not inconvenience passengers by their smell or noise or otherwise, that the regulations of the respective States are not contravened, that no passenger objects and that the animals can be held in the lap or disposed of like hand luggage.

Tariffs or timetables may prohibit or authorise the admission of animals in certain classes or types of carriage or in certain categories of trains.

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

3. Passengers shall themselves be responsible for the care of any hand luggage and animals which they take with them.

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

## Article 15

### *Trains. Timetables*

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

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

## Article 16

### *Missed connections. Cancellation of trains*

When a connection is missed owing to late running or when a train is cancelled for all or part of its route, and a passenger affected thereby wishes to continue his journey, the railway shall convey him and his luggage, without extra charge and to such extent as may be practicable, in a train proceeding towards the same destination on the same line or, if it will enable him to reach his destination more quickly, by another route over the lines of the railways of the original route. 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. The railway shall, however, be entitled by inserting provisions in the tariff or timetable to exclude the use of certain trains for this purpose.

## CHAPTER II.—CARRIAGE OF LUGGAGE

### Article 17

#### *Definition of luggage*

1. Luggage shall comprise articles contained in trunks, baskets, suitcases, travelling bags, hatboxes and other similar receptacles.

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

- (a) portable or wheeled invalid chairs, wheeled invalid chairs propelled by the invalids themselves, with or without an auxiliary motor, and rest chairs;
- (b) perambulators and mail-carts;

- (c) trunks containing trade samples;
- (d) portable musical instruments;
- (e) performers' properties, provided that their nature, size and weight are such that they can be quickly loaded and stowed in the luggage van;
- (f) surveyors' instruments not exceeding four metres in length, and hand tools;
- (g) professional equipment in general, portable typewriters and calculating machines provided they are not new, books, and business-papers and documents;
- (h) sports equipment;
- (i) bicycles, with or without an auxiliary motor, and motor-cycles without sidecars, provided that all detachable accessories have been removed.

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

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

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

4. The tariffs may prohibit the carriage as luggage of the articles mentioned in paragraphs 1 and 2 of this Article if they are intended for sale.

### Article 18

#### *Articles not to be accepted for carriage*

Articles not to be accepted for carriage under the International Convention concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM)<sup>(1)</sup> and Annex I thereto or acceptable only on certain conditions shall not be accepted for carriage as luggage.

Materials and articles which are, however, acceptable for carriage as goods under Annex I to CIM and which may also be carried as express parcels shall not be excluded from carriage as luggage.

### Article 19

#### *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 17 and 18 of this Convention: he shall be liable for all consequences of any contravention of these provisions.

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

(1) "Treaty Series No. 46 (1958)," Cmnd. 564.

3. In the event of a contravention of the provisions of Article 17 or 18 of this Convention, the holder of the luggage registration voucher shall pay a surcharge in addition to any supplementary charges payable and, if appropriate, compensation for any loss or damage caused.

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

- (a) at a rate of three francs, but not less than six francs in all, if the articles include substances which are not acceptable for carriage as goods under Annex I to the International Convention concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM);
- (b) at a rate of two francs, but not less than four francs in all, in any other case of contravention of the provisions of Article 17 or 18 of this Convention.

## **Article 20**

### *Packing and condition of luggage*

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

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

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

## **Article 21**

### *Registration and carriage of luggage. Luggage registration voucher*

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

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

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

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 station of departure to that of destination or for any portion thereof provided that no part of the distance is covered more than once.

2. At the time luggage is registered, a registration voucher shall be issued to the passenger. On receipt thereof the passenger shall make sure that it has been made out in accordance with his instructions. 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 law and regulations in force at the forwarding station.

4. Luggage registration vouchers in respect of international traffic shall be in the form set out in Annex I to this Convention.

5. The luggage registration voucher shall always include the following information :

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

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

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

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

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

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

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

## **Article 22**

### *Declaration of interest in delivery*

1. A declaration of interest in delivery may be made in respect of luggage. Any such declaration shall be entered on the luggage registration voucher as required by Article 21 (5) (g) of this Convention.

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

2. A charge of one-tenth per thousand of the sum declared shall be made for every 10 kilometres\* or any fraction thereof. The minimum charge shall be 1 franc per consignment.

The tariffs may reduce both the charge and the minimum charge.

## **Article 23**

### *Delivery*

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

\* Approximately 6 miles.

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

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

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

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

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

Reservations made in taking delivery of luggage shall have no effect unless accepted by the railway.

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

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

#### Article 24

##### *Tariffs. Prohibition of private agreements*

1. International tariffs established by railways shall contain all the special conditions governing carriage, all the information necessary to calculate fares and other charges and, if necessary, to specify the conditions under which account shall be taken of rates of exchange.

2. Publication of tariffs shall only be compulsory in those States whose railways participate in such tariffs as railways of departure and destination. Tariffs and amendments thereto shall come into force on the date specified in the document in which they are published. Increases in tariff rates and other alterations in tariff provisions which make the conditions of carriage specified in such tariffs more rigorous, shall not come into force sooner than six days after their publication.

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

4. The tariffs shall be applied uniformly to all concerned.

Any private agreement which has the effect of granting a reduction in the tariff rates is prohibited and shall be void.

Reduction in the rates shall, however, be permissible if they are duly published and are available equally to all persons under the same conditions, or if granted for the purpose of railway or public service or to charitable or educational organisations.



**Article 25**

*Formalities required by the Customs and other administrative authorities*

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

**Article 26**

*Refunds and additional payments*

1. When a passenger requests a refund of the whole or part of the cost of his ticket in respect of the whole or part of his journey, such refund may, in the following cases, be made on the conditions hereinafter mentioned:

- 2. The following are the cases expressly covered by this Article:
  - (a) where the ticket has not been used by the passenger of his own volition or as a result of his own circumstances;
  - (b) where the ticket has not been used, the passenger having been prevented from travelling by the late running or cancellation of a train or by an interruption in the service;
  - (c) where the ticket has only been used for part of the journey owing to the death or illness of, or an accident to, the passenger or for some other compelling reason;
  - (d) where the ticket has only been used for part of the journey, the passenger having informed the railway at an intermediate station that he does not intend to proceed on his journey;
  - (e) where the ticket has only been used for part of the journey, the passenger having been prevented from completing his journey in accordance with the timetable owing to his missing a connection through the late running or cancellation of a train or to the interruption of the service;
  - (f) where the ticket has been used during the whole or part of the journey to travel in a lower class of compartment owing to shortage of seats in the class for which it was issued.

3. In the case of tickets issued at reduced fares, refunds shall only be made in the cases provided for in paragraph 2 (b) and (e) of this Article.

Ordinary return tickets and tickets issued at reduced fares for children under Article 6 of this Convention shall not be deemed to be tickets issued at reduced fares for the purposes of this paragraph.

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

5. No refund shall be made except on production of the ticket.

In the cases provided for in paragraph 2 (a), (b), (d) and (e) of this Article, the passenger shall, in addition, produce an official certificate which can be obtained, on request, at the station of departure or at the relevant intermediate station.

In the case provided for in paragraph 2 (f) of this Article, the passenger shall, in addition, produce an official certificate by the railway confirming that he did, on the journey in question, travel in a compartment of a lower class than that in which his ticket entitled him to travel.

6. No refund shall be made of taxes, additional charges for reservation of seats, the cost of making up tickets into booklets or commission on the sale of tickets.

A charge of 10 per centum with a minimum of 0 fr. 50 and a maximum of 3 fr. per ticket plus postage, if any, shall be deducted from the amount to be refunded.

Such deduction shall not be made when an unused ticket is returned on the day of issue to the booking office which issued it, nor in the cases provided for in paragraph 2 (b) and (e) of this Article.

Subject to the foregoing provisions of this paragraph, the following refunds shall be made in the cases provided for in paragraph 2 of this Article:-

- in the case of sub-paragraphs (a) and (b), the amount paid;
- in the case of sub-paragraphs (c), (d) and (e), the difference between the total amount paid and the fare for the journey made, calculated in accordance with the normal tariff;
- in the case of sub-paragraph (f), the difference between the cost of the ticket issued to the passenger and that of a corresponding ticket for the class in which he travelled on each of the journeys made.

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

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

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

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

9. No claim for a refund based on the provisions of this Article, or on those of Article 12 of this Convention, will be accepted unless made to the railway within a period of six months from the expiry of the period of availability of the ticket or the date of issue of the luggage registration voucher as the case may be.

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

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

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

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

## **Article 27**

### *Disputes*

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

**PART III.—LIABILITY. LEGAL PROCEEDINGS ARISING OUT OF THE CONTRACT OF CARRIAGE**

**CHAPTER I.—LIABILITY**

**Article 28**

*Liability arising out of the carriage of passengers, hand luggage and animals*

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

2. A railway shall not be liable in respect of hand luggage and animals the care of which is the responsibility of the passenger under Article 14 (3) unless the loss or damage was caused by any wrongful act or neglect on the part of the railway.

3. No joint liability shall exist in such cases.

**Article 29**

*Collective responsibility of the railways for luggage*

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

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

**Article 30**

*Extent of liability*

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

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

3. Subject to Article 31 (2) of this Convention, the railway shall be relieved of liability when the loss or damage arises from the special risks inherent in the nature of the luggage or from the lack or inadequacy of packing or from the fact that articles not acceptable for carriage have nevertheless been despatched as luggage.

**Article 31**

*Burden of proof*

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

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

### **Article 32**

#### *Presumption of loss of luggage. Position if subsequently recovered*

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

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

Within thirty days following receipt of such notification, the claimant 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 of delivery and against refund of the compensation he has received less any charges included therein, but without prejudice to any claims to compensation for delay under Article 35 of this Convention and, where appropriate, under Article 36 of this Convention.

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

### **Article 33**

#### *Amount of compensation for loss of luggage*

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

- (a) if the amount of the loss or damage suffered by the passenger is established: a sum equal to that amount but not exceeding 40 francs per kilogramme of gross weight missing;
- (b) if the amount of such loss or damage is not established: a sum by way of liquidated damages calculated at a rate of 20 francs per kilogramme of gross weight missing.

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

### **Article 34**

#### *Amount of compensation for damage to luggage*

In the case of damage to luggage, the railway shall be liable for the total amount by which the value of the luggage has thereby been reduced, but for no further damages.

Compensation may not, however, exceed:

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

### Article 35

#### *Amount of compensation for delay in delivery of luggage*

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

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

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

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

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

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

### Article 36

#### *Amount of compensation in case of declaration of interest in delivery*

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

### Article 37

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

In all cases where delay in delivery, or total or partial loss of or damage to the luggage, has been caused through wilful misconduct or gross negligence on the part of the railway, full compensation shall be payable for the damage proved not exceeding twice the maxima specified in Articles 33, 34, 35 and 36 of this Convention.

### Article 38

#### *Interest on compensation*

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

### Article 39

#### *Repayment of compensation*

Any compensation unwarrantably obtained shall be refunded.

In cases of fraud, the railway shall, in addition, be entitled to be paid a sum equal to that which was fraudulently obtained from it.

## Article 40

### *Liability of railways for their servants*

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

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

## CHAPTER II.—CLAIMS, ACTIONS, PROCEDURE AND LIMITATION IN LEGAL PROCEEDINGS ARISING FROM THE CONTRACT OF CARRIAGE

### Article 41

#### *Claims*

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

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

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

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

### Article 42

#### *Persons who may bring an action against the railway*

An action arising 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 43

#### *Railways against which an action may be brought. Jurisdiction*

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

2. Other actions arising 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 be brought against the railway of destination although it has received neither the luggage nor the waybill.

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

4. An action may only be brought 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 paragraph.

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

6. The provisions of this Article shall not apply to claims between railways which are dealt with in Chapter III of this Part of the Convention.

#### Article 44

##### *Verification of partial loss of or damage to luggage*

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

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

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

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

#### Article 45

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

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

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

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

(b) in the case of a claim for delay in delivery made against one of the railways specified in Article 43 (2) of this Convention within a period not exceeding twenty-one days excluding the day on which the luggage was accepted by the person entitled to receive it;

(c) in the case of a claim for partial loss or for damage:

(i) if the loss or damage was discovered before the acceptance of the luggage by the person entitled to it in accordance with Article 44 of this Convention;

- (ii) if the verification which should have been made under Article 44 was omitted solely through the wrongful act or neglect of the railway;
- (d) in the case of claims for non-apparent loss or damage discovered after acceptance of the luggage by the person entitled to it, provided that:
  - (i) immediately after discovery of the loss or damage and in any event within three days of the acceptance of the luggage, the person entitled asks for a verification in accordance with Article 44 of this Convention; and
  - (ii) the person entitled to the luggage proves that the loss or damage occurred between acceptance for carriage and delivery.

#### **Article 46**

##### *Limitation of actions arising from the contract of carriage*

1. The period of limitation for an action arising out of the contract of carriage shall be one year. Nevertheless, the period of limitation shall be three years in the case of:

- (a) an action for loss or damage caused by wilful misconduct;
- (b) an action for moneys due under Article 39 of this Convention, in cases of fraud.

2. The period of limitation shall begin to run:

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

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

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

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

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

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



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

Article 47

*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 48

*Right to recover compensation for loss of or damage to luggage*

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

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

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

Article 49

*Right to recover compensation for delay in delivery*

The rules laid down in Article 48 of this Convention shall apply where compensation is paid for delay in delivery. If the delay has been caused by irregularities which are shown to have occurred on more than one railway, the amount of the compensation shall be divided between such railways in proportion to the length of the delay occurring on their respective systems.

Article 50

*Procedure for recovery*

1. No railway, against which a claim is made under Articles 48 and 49 of this Convention, shall be entitled to dispute the validity of the payment made by the administration making the claim if the amount of the compensation was determined by judicial authority after the said railway had been duly served with process and afforded an opportunity of entering an appearance. The court trying the action shall determine, according to the circumstances, what time shall be allowed for such notification and the entering of an appearance.

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

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

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

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

#### **Article 51**

##### *Jurisdiction in actions for recovery*

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

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

#### **Article 52**

##### *Agreements governing rights of recovery*

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

### **PART IV.—MISCELLANEOUS PROVISIONS**

#### **Article 53**

##### *Application of national law*

Unless otherwise provided in this Convention, the national law and regulations relating to transport in each State shall apply.

#### **Article 54**

##### *General rules of procedure*

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

#### **Article 55**

##### *Execution of judgments. Attachment and security for costs*

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

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

2. Debts arising from 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 equipment of all kinds belonging to a railway and used in transport, such as containers, loading appliances, tarpaulin sheets, etc., may not be attached on any territory other than that of the State to which the owning railway belongs except under a judgment given by the courts of that State.

The conditions under which private owners' wagons are protected from attachment shall be regulated by Annex VII to the International Convention concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM).

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

#### **Article 56**

##### *Monetary unit. Rate of exchange or acceptance of foreign currency*

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

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

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

#### **Article 57**

##### *Central Office for International Railway Transport*

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

- (a) to receive communications from any Contracting State and any railway concerned and to communicate them to the other States and railways;
- (b) to collect, collate and publish information of every kind concerning international transport services;
- (c) to facilitate between the various railways financial relations arising out of international transport services and recovery of outstanding debts and to this end to ensure the continuance of proper relations between the railways;
- (d) to undertake, at the request of a Contracting State or of a transport undertaking with lines or services scheduled in the list provided for in Article 58 of this Convention, the task of conciliation, by offering its good offices or mediation or otherwise, with a view to settling disputes between such States or undertakings arising from 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 from the interpretation or application of this Convention;
- (f) to assist in the determination by arbitration of disputes arising from the interpretation or application of this Convention;
- (g) to examine requests for the amendment of this Convention and to propose, when necessary, that the Conferences provided for in Article 66 of this Convention be convened.

2. The location, composition, organisation and finance of the aforesaid Office, and its administration and control, shall be regulated by the provisions of Annex II to this Convention. Such provisions and any amendments made thereto by agreement between all the Contracting States shall have the same validity and duration as this Convention.

### **Article 58**

#### *List of lines to which the Convention applies*

1. The Central Office provided for in Article 57 of this Convention shall compile and keep up to date the list of the lines to which this Convention applies. For this purpose Contracting States shall notify the Office of any addition to the list or any removal therefrom of the lines of a railway or the services of an undertaking referred to in Article 2 of this Convention.

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

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

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

### **Article 59**

#### *Supplementary provisions*

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

Agreements to adopt such provisions may be put into force on the railways which have entered into them, in the manner required by the law and regulations of each State, but the agreements may not derogate from the provisions of this Convention.

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

### **Article 60**

#### *Regulation of disputes by arbitration*

1. Whether this Convention is applied by national law or by contract, disputes concerning the interpretation or the application of the Convention and of any supplementary provisions promulgated by certain Contracting States may, at the request of the parties, be submitted to arbitration tribunals the composition and procedure of which form the subject of Annex IV to this Convention.

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

3. At the request of the parties the arbitration tribunal may exercise jurisdiction:

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

4. The extension periods of limitation and the accrual of fresh rights of action in respect of a claim founded on an international contract of carriage which has been referred to arbitration under this Article shall be determined by the law applicable in the court in which an action on that claim could otherwise have been brought.

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

## PART V.—SPECIAL PROVISIONS

### Article 61

#### *Liability in respect of rail-sea traffic*

1. In rail-sea transport by the services referred to in Article 2 (1) of this Convention each State may, when requesting that such services be included in the list of lines governed by the Convention, indicate that the following grounds of exemption from liability will apply in their entirety in addition to those provided for in Article 30 of this Convention.

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

The grounds of exemption are as follows:

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

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

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

2. Where the same sea route is served by several undertakings included in the list provided for in Article 1 of this Convention, the rules of liability shall be the same for all those undertakings. In addition where such undertakings have been included at the request of several States, the adoption of such rules of liability shall be the subject of prior agreement between those States.

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

## **PART VI.—FINAL PROVISIONS**

### **Article 62**

#### *Signature*

This Convention, of which the Annexes form an integral part, shall remain open until 1st March, 1953, for signature by the States which have been invited to be represented at the Ordinary Revision Conference.

### **Article 63**

#### *Ratification. Coming into force*

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

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

### **Article 64**

#### *Accession to the Convention*

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

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

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

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

### Article 65

#### *Duration of the obligation of Contracting States*

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

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

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

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

### Article 66

#### *Revision of the Convention*

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

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

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

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

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

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

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

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

3. In the intervals between revision conferences, Articles 5, 8, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 21, 27, 47, 48, 49 and 52 of this Convention and Annexes I and IV to this Convention may be brought up to date by a

Revision Commission. The composition and procedure of this Commission shall be in accordance with the provisions of Annex III to this Convention.

The decisions of the Revision Commission shall be notified immediately to the Governments of the Contracting States through the Central Office. The decisions shall be deemed to be accepted unless within three months from the date of such notification at least five Governments have lodged objections; and shall come into force on the first day of the sixth month following the month in which the Central Office shall have brought them to the notice of the Governments of the Contracting States. The Central Office shall indicate that date when communicating the decisions.

#### **Article 67**

##### *Texts of the Convention. Official translations*

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

There shall be attached to the French text German, English and Italian texts having the status of official translations.

In case of divergence, the French text shall prevail.

In witness whereof, the plenipotentiaries hereinafter mentioned, furnished with full powers which have been found to be in good order and proper form, have signed this Convention.

Done at Berne, this 25th day of October, one thousand nine hundred and fifty-two, in one original which shall be deposited in the archives of the Swiss Confederation, an authentic copy of which shall be sent to each of the Parties.

For Austria:

DR. SMETANA

For Belgium:

VTE. DE LANTSHEERE

For Bulgaria:

B. TZVETKOV

For Denmark:

TH. JENSEN

For Spain:

JOSÉ RUIZ DE ARANA Y BAUER  
DUQUE DE SAN LUCAR LA MAYOR  
JOSÉ DE AGUINAGA

For Finland:

VÄINÖ HÄKKINEN

For France:

J. CHAUVEL



- For Greece:  
PHILON PHILON
- For Hungary:  
VERMESY SÁNDOR
- For Italy:  
ODOARDO BALDONI
- For Liechtenstein:  
W. STUCKI
- For Luxembourg:  
A. CLEMANG
- For Norway:  
PETER ANKER
- For the Netherlands:  
A. BENTINCK
- For Poland:  
JOSEF ETTINGER
- For Portugal:  
ANTONIO PINTO DE MESQUITA
- For Roumania:  
M. GERVESCO
- For Sweden:  
T. HAMMARSTRÖM
- For Switzerland:  
W. STUCKI
- For Czechoslovakia:  
ŠIMOVIČ
- For Turkey:  
H. GERMİYANLIGİL
- For Yugoslavia:  
Z. DJERMANOVIĆ
- For the United Kingdom of Great Britain  
and Northern Ireland:  
DENIS O'NEILL

For Iraq:

For Iran:

For Lebanon:

A. NASSIF

For Syria:

*Ratifications of the Convention and of the Additional Protocol of  
October 25, 1952*

	<i>Date of Deposit</i>
United Kingdom ... ..	June 15, 1954.
Austria ... ..	April 12, 1955.
Belgium ... ..	April 29, 1955.
Bulgaria ... ..	February 25, 1955.
Czechoslovakia ... ..	July 30, 1954.
Denmark ... ..	July 5, 1954.
Finland ... ..	May 16, 1956.
France ... ..	March 4, 1955.
Greece ... ..	January 15, 1956.
Hungary ... ..	December 3, 1954.
Italy ... ..	November 9, 1955.
Lebanon ... ..	April 27, 1958.
Liechtenstein ... ..	November 30, 1954.
Luxembourg ... ..	January 12, 1955.
Netherlands ... ..	November 8, 1954.
Norway ... ..	January 13, 1955.
Poland ... ..	June 6, 1955.
Portugal ... ..	January 30, 1956.
Roumania ... ..	November 24, 1954.
Spain ... ..	October 28, 1954.
Sweden* ... ..	January 15, 1955.
Switzerland ... ..	April 21, 1954.
Turkey ... ..	December 11, 1956.
Yugoslavia ... ..	January 18, 1956.

*Accession*

Saar ... ..	January 17, 1956.
-------------	-------------------

\* The reservation made by Sweden on ratification was later withdrawn.

ANNEX I  
(Article 21)

**FORM OF LUGGAGE REGISTRATION VOUCHER**

The form is made up of three sheets bearing the following wording.  
The railway administration shall determine whether the three sheets or only sheets 1 and 3 are to be completed.

1st sheet

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

2nd sheet

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

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

3rd sheet, front

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

FOR CONDITIONS SEE BACK

3rd sheet, back

LUGGAGE WILL BE CARRIED SUBJECT TO THE PROVISIONS OF THE INTERNATIONAL CONVENTION CONCERNING THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND LUGGAGE BY RAIL (CIV) AS EXTENDED TO PARTS OF NON-SIGNATORY OR NON-ADHERING STATES UNDER THE ADDITIONAL PROTOCOL DATED 11TH APRIL, 1953, AND ALSO SUBJECT TO THE CONDITIONS OF THE TARIFFS WHICH ARE APPLICABLE.

---

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

---

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

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

ANNEX II  
(Article 57)

**REGULATIONS CONCERNING THE CENTRAL OFFICE FOR  
INTERNATIONAL RAILWAY TRANSPORT**

(The text is to be decided by an extraordinary conference which will be called in pursuance of the clause provided for in the Additional Protocol.)

[For text see page 94.]

ANNEX III  
(Article 66 (3))

**RULES RELATING TO THE REVISION COMMISSION**

**Article 1**

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

**Article 2**

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

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

**Article 3**

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

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

Each State shall bear the cost of its representation.

**Article 4**

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

The Director and Vice-Director of the Central Office shall attend the meetings of the Commission in an advisory capacity.

**Article 5**

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

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

#### **Article 6**

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

#### **Article 7**

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

#### **Article 8**

The proceedings shall be transacted in French and German. The substance of the remarks of members of the Commission shall immediately be translated *viva voce*. The text of proposals and of statements by the chairman shall be translated in full.

#### **Article 9**

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

A proposal shall not be adopted unless :

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

#### **Article 10**

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

Proposals and decisions must appear verbatim in the minutes in both languages. In the event of divergence between the French and German versions of the minutes in regard to decisions, the French text shall prevail.

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

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

#### **Article 11**

To facilitate their work, the Commission may set up sub-committees. It may also set up sub-committees for the purpose of preparing specified matters for a subsequent session.

Each sub-committee shall appoint a chairman, a vice-chairman and, if need be, a reporter. Otherwise the provisions of Articles 1 to 5 and 8 to 10 of this Annex shall apply to the sub-committees with any necessary modifications.

---

### **ANNEX IV**

(Article 60)

#### **RULES FOR ARBITRATION**

##### **Article 1**

###### *Number of arbitrators*

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

**Article 2**

*Selection of arbitrators*

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

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

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

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

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

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

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

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

**Article 3**

*Reference*

The parties having recourse to arbitration shall draw up a reference which shall, in particular, specify :

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

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

**Article 4**

*Procedure*

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

- (a) the arbitration tribunal may only enquire into and determine matters referred to it on the basis of the material submitted by the parties, but this limitation shall not apply when the tribunal is called upon to decide a question of law;
- (b) the tribunal may not award more than the claimant has claimed or anything of a different nature, nor may it award less than the defendant has acknowledged as due;
- (c) the arbitration award, setting forth the reasons for the decision, shall be drawn up by the tribunal and notified to the parties through the Central Office;

- (d) unless the law of the place where the tribunal is sitting otherwise provides, the arbitration award cannot be impeached except for the correction by the tribunal of any error on the face of the award or on grounds that the award is a nullity.

#### **Article 5**

##### *Registrar*

The Central Office shall perform the duties of registrar to the arbitration tribunal.

#### **Article 6**

##### *Costs*

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

---

### **ADDITIONAL PROTOCOL**

**to the International Conventions concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM) and of Passengers and Luggage by Rail (CIV)  
signed at Berne on the 25th October, 1952**

*Berne, October 25, 1952*

At the close of the proceedings of the Fifth Conference for the Revision of the International Conventions of 23rd November, 1933, concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM) and of Passengers and Luggage by Rail (CIV), the Conference took the following decisions :

1. The Conference entrusts to the Swiss Government, which accepts it, the power to call an Extraordinary Conference :

- (a) to draw up new regulations for the Central Office for International Railway Transport creating a system of supervision similar to that existing for other international organisations. The Swiss Government, following suggestions put forward by the French delegation, shall prepare a draft to be submitted to the Contracting States. The Extraordinary Conference shall be called in time for the new regulations to come into force at the same time as the new Conventions;
- (b) to find a solution to the problem of German participation in the International Conventions concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM) and of Passengers and Luggage by Rail (CIV).

2. Further, the Conference,

Taking account of the fact that competent experts have established that the conditions governing the carriage of dangerous goods by rail in, and by sea to or from, the United Kingdom differ basically from those set forth in Annex I to the CIM and that it is impossible to modify them so as to conform to the latter in the near future, and, further, that studies for the reconciliation of such conditions are in contemplation on a regional and on a world basis;

Having regard to the fact that, at its XIth session, held in December 1951, the Committee of Experts established to keep Annex I to the CIM up to date decided to draw up a special appendix to the said Annex I containing special



provisions for rail-sea carriage of dangerous goods between the Continent and the United Kingdom and that it set up a Sub-Committee, on which the United Kingdom is represented, to draw up such an appendix which shall be submitted to the said Committee;

Records its concurrence with this procedure, and decides that, until the entry into force of such special appendix, dangerous goods carried under CIM or CIV to or from the United Kingdom shall comply with the provisions of Annex I to the CIM and also with the United Kingdom conditions for the carriage of dangerous goods by rail and by-sea.

3. To admit of the simultaneous coming into force of the present Convention and of the Annexes thereto as revised from time to time, the Conference recommends that Article 67 (4) of the CIM shall be given effect to as quickly as possible and, in any case, not later than six months before the date fixed for the entry into force of the Convention itself.

4. The Conference takes note of the following declaration :

“The Governments of the People’s Republic of Bulgaria, the People’s Republic of Hungary, the People’s Republic of Poland, the People’s Republic of Roumania and of the Republic of Czechoslovakia sign the Conventions subject to the reservation that they do not recognise as valid or binding the provisions of Article 60 (2) and (3) (a) of the CIM and of the CIV”

and decides to admit the foregoing reservations having regard to the purely optional nature of the arbitration.

Done at Berne, this 25th day of October, one thousand nine hundred and fifty-two.

For Austria :

DR. SMETANA

For Belgium :

VTE. DE LANTSHEERE

For Bulgaria :

B. TZVETKOV

For Denmark :

TH. JENSEN

For Spain :

JOSÉ RUIZ DE ARANA Y BAUER  
DUQUE DE SAN LUCAR LA MAYOR  
JOSÉ DE AGUINAGA

For Finland :

VÄINÖ HÄKKINEN

For France :

J. CHAUVEL

For Greece :

PHILON PHILON

- For Hungary:  
VERMESY SÁNDOR
- For Italy:  
ODOARDO BALDONI
- For Liechtenstein:  
W. STUCKI
- For Luxembourg:  
A. CLEMANG
- For Norway:  
PETER ANKER
- For the Netherlands:  
A. BENTINCK
- For Poland:  
JOSEF ETTINGER
- For Portugal:  
ANTONIO PINTO DE MESQUITA
- For Roumania:  
M. GERVESCO
- For Sweden:  
T. HAMMARSTRÖM
- For Switzerland:  
W. STUCKI
- For Czechoslovakia:  
ŠIMOVIČ
- For Turkey:  
H. GERMEYANLIGIL
- For Yugoslavia:  
Z. DJERMANOVIĆ
- For the United Kingdom of Great Britain and Northern  
Ireland:  
DENIS O'NEILL
- For Iraq:
- For Iran:
- For Lebanon:  
A. NASSIF
- For Syria:

[For ratifications see page 82.]

## ADDITIONAL PROTOCOL

### to the International Conventions of 25th October, 1952, concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM) and the Carriage of Passengers and Luggage by Rail (CIV)

*Berne, April 11, 1953*

The undersigned plenipotentiaries have agreed to the following provisions :

1. States which have not signed the Conventions of 25th October, 1952, or territorial parts of such States on whose railway lines the Conventions of 23rd November, 1933, are applied, may notify the Swiss Government that they have adopted by internal legislation the provisions of the Conventions of 1952 which they will apply according to the rules of their constitution.

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

- (a) The provisions of the Conventions of 1952 shall apply to the relations between the Contracting States and the States or territorial parts of States referred to in paragraph 1 above which have given such notification, on the expiry of a period of thirty days from the date of receipt of the notification by the Swiss Government if the Conventions have come into force or, if not, from the date of their coming into force.
- (b) The Swiss Government shall record the date of receipt of the notification and shall inform the States which are parties to the Conventions of 1952 and the States or territorial parts of States which have availed themselves of the provisions of paragraph 1 above.
- (c) Two or more territorial parts which together correspond to one of the States referred to in paragraph 1 above shall not have more than one vote. The method of applying this principle shall be determined by an intergovernmental conference of the signatory States of the Conventions of 1952. In all other respects such States or their territorial parts shall have the same rights and duties as the States which have ratified the 1952 Conventions or have adhered to them.

3. In order to make the provisions of the 1952 Conventions binding on users under the laws of the United Kingdom, as regards the lines of territorial parts of non-signatory or non-adhering States, the Government of the United Kingdom shall have the right to derogate from the provisions of these Conventions by inserting in the printed forms of consignment note (CIM), international ticket and luggage registration voucher (CIV) a reference to this Additional Protocol.

4. This Protocol completing the 1952 Conventions shall remain open for signature until 1st June, 1953.

It shall require ratification.

States which have not signed this Protocol before that date and States becoming parties to the above-mentioned Conventions through the application of Article 65 of the CIM and Article 64 of the CIV of 1952 may adhere to this Protocol by notification.

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

This Protocol shall come into force six months before the date fixed for the entry into effect of the 1952 Conventions.

In witness whereof, the plenipotentiaries hereinafter mentioned, furnished with full powers which have been found to be in good order and proper form, have signed this Protocol.

Done at Berne, this 11th day of April, one thousand nine hundred and fifty-three, in one original which shall be deposited in the archives of the Swiss Confederation, an authentic copy of which shall be sent to each of the Governments represented at this Conference.

For Austria :

DR. SMETANA

For Belgium :

VTE. DE LANTSHEERE

J. TRUYEN

For Bulgaria :

B. TZVETKOV

For Denmark :

TH. JENSEN

For Spain :

JOSÉ RUIZ DE ARANA Y BAUER

DUC DE SAN LUCAR LA MAYOR

For Finland :

KURT LINDEN

For France :

J. CHAUVEL

For Greece :

PHILON PHILON

For Hungary :

VERMESY SANDOR

For Italy :

ODOARDO BALDONI

For Lebanon :

CHATILA

For Liechtenstein :

W. STUCKI

For Luxembourg :

J. STURM

For Norway :

OLAV HOLTMON

For the Netherlands :

A. BENTINCK

For Poland :

J. TARNAWSKI

For Portugal :

ANTONIO FERRO

For Roumania :

EMERIC STOFFEL

For the United Kingdom of Great Britain  
and Northern Ireland :

DENIS O'NEILL

For Sweden :

G. DE SYDOW

For Switzerland :

W. STUCKI

For Czechoslovakia :

L. ŠIMOVÍČ

For Turkey :

B. BALCIOĞLU

For Yugoslavia :

Sv. SAVIČEVIĆ

*Ratifications*

					<i>Date of Deposit</i>
United Kingdom	...	...	...	...	June 15, 1954.
Austria	...	...	...	...	April 12, 1955.
Belgium	...	...	...	...	April 29, 1955.
Bulgaria	...	...	...	...	February 25, 1955.
Czechoslovakia	...	...	...	...	July 30, 1954.
Denmark	...	...	...	...	September 16, 1954.
Finland	...	...	...	...	May 16, 1956.
France	...	...	...	...	March 4, 1955.
Greece	...	...	...	...	January 15, 1956.
Hungary	...	...	...	...	December 3, 1954.
Italy	...	...	...	...	November 9, 1955.
Liechtenstein	...	...	...	...	November 30, 1954.
Luxembourg	...	...	...	...	January 12, 1955.
Netherlands	...	...	...	...	November 8, 1954.
Norway	...	...	...	...	January 13, 1955.
Poland	...	...	...	...	June 6, 1955.
Portugal	...	...	...	...	January 30, 1956.
Roumania	...	...	...	...	November 24, 1954.
Spain	...	...	...	...	October 28, 1954.
Sweden	...	...	...	...	January 15, 1955.
Switzerland	...	...	...	...	April 21, 1954.
Turkey	...	...	...	...	December 11, 1956.
Yugoslavia	...	...	...	...	January 18, 1956.

*Accession*

Saar	...	...	...	...	January 17, 1956.
------	-----	-----	-----	-----	-------------------

The undersigned plenipotentiaries have agreed that the provisions constituting Annex II to the International Convention concerning the carriage of passengers and luggage by rail (CIV) of October 25, 1952, shall be as follows:—

ANNEX II  
(Article 57)

**REGULATIONS CONCERNING THE CENTRAL OFFICE FOR  
INTERNATIONAL RAILWAY TRANSPORT**

**Article 1**

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

The administrative and financial control of its affairs shall, for the purposes of Article 57 of this Convention, be entrusted to an Administrative Committee.

For this purpose the Administrative Committee shall:

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

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

(b) Switzerland shall have a permanent seat on the Committee and will supply the chairman. The other member States shall be nominated for five years. The Diplomatic Conference charged with the duty of bringing the Convention into force shall, in pursuance of Article 63 thereof and having regard to an equitable geographical distribution of seats, nominate the States to sit on the Committee for the first five-year period. It shall also decide what arrangements shall be made to determine the composition of the Committee for further periods.

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

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

(e) The Administrative Committee shall determine its own constitution and rules of procedure. It shall hold at least one ordinary meeting each year and extraordinary meetings at the request of three or more member States.

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

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

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

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

(b) The Administrative Committee shall appoint the director, vice-director and counsellors of the Central Office, and the Swiss Government shall propose candidates in that behalf. In making such appointments, the Administrative

Committee shall have special regard to the ability of the candidates and to an equitable geographical distribution.

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

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

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

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

## Article 2

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

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

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

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

### Article 3

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

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

### Article 4

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

2. If the Central Office considers that the grounds for refusal are adequate, it shall advise the parties to have recourse to the competent court or, if the parties so request, to the arbitration tribunal provided for in Article 60 of the Convention (Annex IV).

3. If the Central Office considers that the whole or part of the sum is properly due it may, after taking expert advice, call upon the debtor 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 60 of the Convention (Annex IV) has decided the case.

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

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

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

### Article 5

Charges shall be made to cover the expenses of the activities set out in Article 57 (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.



**Article 6**

*Temporary provision*

The first ordinary meeting of the Administrative Committee to be called by the Swiss Government shall be held within two months from the date on which the Convention comes into force.

This document shall remain open for signature until June 1, 1953.

In witness whereof the undermentioned plenipotentiaries, furnished with full powers which have been found to be in good order and proper form, have signed this document.

Done at Berne, this eleventh day of April, one thousand nine hundred and fifty-three, in one original which shall be deposited in the archives of the Swiss Confederation, an authentic copy of which shall be transmitted to each of the Parties.

For Austria:

DR. SMETANA

For Belgium:

VTE. DE LANTSHEERE

J. TRUYEN

For Bulgaria:

B. TZVETKOV

For Denmark:

TH. JENSEN

For Spain:

JOSÉ RUIZ DE ARANA Y BAUER

DUC DE SAN LUCAR LA MAYOR

For Finland:

KURT LINDEN

For France:

J. CHAUVEL

For Greece:

PHILON PHILON

For Hungary:

VERMESY SÁNDOR

For Italy:

ODOARDO BALDONI

For Lebanon:

MIKAOUI

CHATILA

For Liechtenstein:  
W. STUCKI

For Luxembourg:  
A. CLEMANG

For Norway:  
OLAV HOLTMON

For the Netherlands:  
A. BENTINCK

For Poland:  
J. TARNAWSKI

For Portugal:  
ANTONIO FERRO

For Roumania:  
EMERIC STOFFEL

For the United Kingdom of Great Britain  
and Northern Ireland:  
DENIS O'NEILL

For Sweden:  
G. DE SYDOW

For Switzerland:  
W. STUCKI

For Czechoslovakia:  
L. ŠIMVIČ

For Turkey:  
B. BALCIOĞLU

For Yugoslavia:  
Sv. SAVIČEVIĆ

<i>Ratifications</i>					<i>Date of Deposit</i>
United Kingdom	...	...	...	...	June 15, 1954.
Austria	...	...	...	...	April 12, 1955.
Belgium	...	...	...	...	April 29, 1955.
Bulgaria	...	...	...	...	February 25, 1955.
Czechoslovakia	...	...	...	...	July 30, 1954.
Denmark	...	...	...	...	September 16, 1954.
France	...	...	...	...	March 4, 1955.
Luxembourg	...	...	...	...	January 12, 1955.
Netherlands	...	...	...	...	November 8, 1954.
Norway	...	...	...	...	January 13, 1955.
Roumania	...	...	...	...	November 24, 1954.
Spain	...	...	...	...	October 28, 1954.
Sweden	...	...	...	...	January 15, 1955.
Switzerland	...	...	...	...	April 21, 1954.
<i>Accession</i>					
Saar	...	...	...	...	January 17, 1956.

### PROTOCOL A

**Drawn up by the Diplomatic Conference convened with a view to bringing into force the International Conventions of 25th October, 1952, concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM) and of Passengers and Luggage by Rail (CIV).**

*Berne, June 18, 1955*

In accordance with the provisions of Article 64 of the International Convention concerning the carriage of goods by rail (CIM) and of Article 63 of the International Convention concerning the carriage of passengers and luggage by rail (CIV), signed at Berne on 25th October, 1952, and 11th April, 1953, and concluded between—

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

And on the invitation issued by the Swiss Federal Council to the High Contracting Parties, the undersigned plenipotentiaries met at Berne on 16th, 17th and 18th June, 1955.

After having presented their full powers, which were found to be in good order and proper form, they took note of the declaration by the Swiss Government that the instruments of ratification of the two above-mentioned Conventions, which were examined and found correct, had been deposited with the Government of the Swiss Confederation by the following States and on the dates below-mentioned :—

1. Switzerland, 21st April, 1954,
2. The United Kingdom, 15th June, 1954,
3. Denmark, 5th July and 16th September, 1954,
4. Czechoslovakia, 30th July, 1954,

5. Spain, 28th October, 1954,
6. The Netherlands, 8th November, 1954,
7. Roumania, 24th November, 1954,
8. Liechtenstein, 30th November, 1954,
9. Hungary, 3rd December, 1954,
10. Luxembourg, 12th January, 1955,
11. Norway, 13th January, 1955,
12. Sweden, 15th January, 1955,
13. Bulgaria, 25th February, 1955,
14. France, 4th March, 1955,
15. Austria, 12th April, 1955,
16. Belgium, 29th April, 1955,
17. Poland, 6th June, 1955.

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

*1. Entry into Force of the Conventions*

(a) The International Convention of 25th October, 1952, concerning the carriage of goods by rail (CIM), subject to the reservation set out in paragraph (b) below, and the International Convention of the 25th October, 1952, concerning the carriage of passengers and luggage by rail (CIV) shall enter into force on 1st March, 1956. The CIM and CIV Conventions of 23rd November, 1933, and the additional Convention of 13th May, 1950, to CIM, shall be abrogated on the same date. In accordance with paragraph 2 of Article 60 of the Conventions of 1933, this abrogation shall also apply in respect of such of the contracting parties as do not ratify the Conventions of 25th October, 1952.

(b) In view of the fact that Annexes I (Regulations concerning the substances and articles not to be accepted for carriage or to be accepted subject to certain conditions), VII [International Regulations concerning the haulage of private owners' wagons (RIP)], and VIII [International Regulations concerning carriage of containers (RICO)], which were submitted to a special procedure of revision, were not included with the instruments signed on 25th October, 1952, and 11th April, 1953, that they are under revision, and that their entry into force requires the application of the procedure laid down by CIM of 1952.

... the provisions of paragraph 4 of Article 67 of the International Convention of 25th October, 1952, concerning the carriage of goods by rail (CIM) shall take effect from 18th June, 1955.

*2. Administrative Committee of the Central Office*

(a) In accordance with Article 1, paragraph 2 (b), of the Regulations concerning the Central Office for International Railway Transport (Annex V to CIM and Annex II to CIV), the Conference has designated the following States, for the first period of five years, as members of the Administrative Committee under the chairmanship of Switzerland: Spain, France, Hungary, The Netherlands, Poland, The United Kingdom, Sweden, Yugoslavia,

(b) The Conference instructs the Administrative Committee to draw up suitable draft provisions for determining the composition of the Committee for the ensuing periods.

3. Juridical Statute of the Central Office

The Conference, taking note of the requirements of Article 1, paragraph 3 (a) of Annex V to CIM, and of Annex II to CIV, instructs the Administrative Committee to draw up, in agreement with the Swiss Government, a new juridical statute for the Central Office.

This Protocol shall remain open until 1st January, 1956, for signature by the Governments of the Contracting States which were not in a position to sign it on 18th June, 1955.

As regards States depositing their instruments of ratification after 1st January, 1956, the Conventions shall enter into force on the first day of the second month following the month during which the Swiss Government shall have notified the Governments of the Contracting States of their deposit.

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

Done at Berne, this eighteenth day of June, one thousand nine hundred and fifty-five, in one original, which shall be deposited in the archives of the Swiss Confederation. One authentic copy of this Protocol shall be sent by the Swiss Government to each of the High Contracting Parties and also to the competent authorities in Germany.

- For Austria :  
DR. SMETANA
- For Belgium :  
VTE. DE LANTSHEERE
- For Bulgaria :  
B. TZVETKOV
- For Denmark :  
TH. JENSEN
- For Spain :  
F. REPARAZ
- For Finland :  
H. V. KNORRING
- For France :  
E. DENNERY
- For Greece :  
D. ARGHYROPOULOS
- For Hungary :  
VERMESY SÁNDOR
- For Italy :  
LUIGI BRANCA
- For Liechtenstein :  
*ad referendum*  
W. STUCKI

For Luxembourg :  
A. CLEMANG

For Norway :  
HENR. A. BROCH

For the Netherlands :  
A. BENTINCK

For Poland :  
E. HOLY

For Portugal :  
JOSÉ LUIZ ARCHER

For Roumania :  
EMERIC STOFFEL

For the United Kingdom of Great Britain  
and Northern Ireland :  
A. E. M. WALTER

For Sweden :  
G. VON SYDOW

For Switzerland :  
W. STUCKI

For Czechoslovakia :  
S. HLAVA

For Turkey :  
Z. AKDUR

For Yugoslavia :  
M. ILJADICA

---

## PROTOCOL B

**Drawn up by the Diplomatic Conference convened with a view to bringing into force the International Conventions of 25th October, 1952, concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM) and of Passengers and Luggage by Rail (CIV).**

*Berne, June 18, 1955*

The Conference recorded general agreement on the following points:—

1. Whereas in accordance with paragraph 1 (a) of Protocol A drawn up by the Conference on 18th June, 1955, the International Conventions CIM and CIV of 25th October, 1952, shall enter into force on 1st March, 1956, the Additional Protocol of 11th April, 1953, shall enter into force, in accordance with the final provisions of paragraph 4 thereof, on 1st September, 1955.

2. The provisions of the Additional Protocol of 11th April, 1953, shall be interpreted to mean that it is not sufficient, for its application, that one only of the States or territorial parts of States concerned should declare its

desire to take advantage of the offer of the signatory States contained in the Additional Protocol and in this Protocol.

The declarations made in accordance with paragraph 1 of the Additional Protocol of 11th April, 1953, and with paragraph 3 of this Protocol must agree; they shall bind each State or territorial part of a State concerned, without prejudice to the provisions of Article 66 of CIM and Article 65 of CIV.

3. In accordance with paragraph 2 (c), second sentence, of the Additional Protocol of 11th April, 1953, States or territorial parts of States may, with a view to the application of the said Additional Protocol, make the following declaration :---

that, on the one hand,

- (a) until such time as a new set of regulations is adopted, they will not exercise the right to vote nor the right of veto and will be represented in the conferences and sessions of the Commissions by delegates and experts from the railway administrations, who will act in an advisory capacity; their suggestions will be recorded in the minutes;
- (b) they may transmit to the Central Office, for the benefit of the Contracting States, their written proposals regarding any new provisions (modifications or additions to the Conventions of 1952/1953 and their Annexes);

and that, on the other hand,

by reason of constitutional provisions in force, they will not hold themselves bound, as a result of decisions taken by the Contracting States, to introduce by domestic legislation new rules on their railways, but that they may make an autonomous decision to adopt such new rules.

This Protocol shall remain open until 1st January, 1956, for signature by the Governments of the Contracting States which were not in a position to sign it on 18th June, 1955.

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

Done at Berne, this eighteenth day of June, one thousand nine hundred and fifty-five, in one original, which shall be deposited in the archives of the Swiss Confederation. One authentic copy of this Protocol shall be sent by the Swiss Government to each of the High Contracting Parties and also to the competent authorities in Germany.

For Austria :

DR. SMETANA

For Belgium :

VTE. DE LANTSHEERE

For Bulgaria :

B. TZVETKOV

For Denmark :

TH. JENSEN

- For Spain :  
F. REPARAZ
- For Finland :  
H. V. KNORRING
- For France :  
E. DENNERY
- For Greece :  
D. ARGHYROPOULOS
- For Hungary :  
VERMESY SÁNDOR
- For Italy :  
LUIGI BRANCA
- For Liechtenstein :  
*ad referendum*  
W. STUCKI
- For Luxembourg :  
A. CLEMANG
- For Norway :  
HENR. A. BROCH
- For the Netherlands :  
A. BENTINCK
- For Poland :  
E. HOLY
- For Portugal :  
JOSÉ LUIZ ARCHER
- For Roumania :  
EMERIC STOFFEL
- For the United Kingdom of Great Britain  
and Northern Ireland :  
A. E. M. WALTER
- For Sweden :  
G. VON SYDOW
- For Switzerland :  
W. STUCKI
- For Czechoslovakia :  
S. HLAVA
- For Turkey :  
Z. AKDUR
- For Yugoslavia :  
M. ILJADICA