

CAMERA DEI DEPUTATI N. 989

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI
(PICCIONI)

DI CONCERTO COL MINISTRO DELLE FINANZE
(TREMELLONI)

E COL MINISTRO DEI TRASPORTI
(MATTARELLA)

Ratifica ed esecuzione dei seguenti accordi:

1°) Convenzione internazionale concernente il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per ferrovia (C. I. V.), con relativi annessi, firmata a Berna il 25 ottobre 1952;

2°) Convenzione internazionale concernente il trasporto di merci per ferrovia (C. I. M.), con relativi annessi, firmata a Berna il 25 ottobre 1952;

3°) Protocollo addizionale alle Convenzioni internazionali concernenti il trasporto per ferrovia delle merci (C. I. M.) e dei viaggiatori e bagagli (C. I. V.), firmato a Berna il 25 ottobre 1952;

4°) Protocollo addizionale alle Convenzioni internazionali del 25 ottobre 1952, concernenti il trasporto per ferrovia delle merci (C. I. M.) e dei viaggiatori e bagagli (C. I. V.), firmato a Berna l'11 aprile 1953

Seduta del 24 giugno 1954

ONOREVOLI COLLEGHI! — Fin dal 1890, è stata stipulata, fra la maggior parte degli Stati europei, la « Convenzione internazionale per il trasporto delle merci per ferrovia — C. I. M. ».

Analogamente, ed ispirandosi agli stessi principi, nel 1924 fu poi stipulata la « Convenzione internazionale per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per ferrovia — C. I. V. ».

A tali Convenzioni hanno, man mano, aderito tutti i Paesi di Europa, riuniti in

apposita unione di Stati, soggetto di diritto internazionale, eccezion fatta per la Gran Bretagna e la Russia, la quale, dall'altro dopoguerra, si disinteressò dell'Unione.

Dette Convenzioni contengono sia norme giuridiche, sia norme regolamentari che disciplinano il contratto di trasporto internazionale di persone e di cose. Esse hanno costituito uno dei primi risultati positivi, se non il primo, nel campo della unificazione del diritto e rivestono grande importanza non solo in

quanto rendono possibile l'eseguimento, con norme uniformi, dei trasporti internazionali, ma pure in quanto esercitano una notevole influenza sulle legislazioni interne dei vari Paesi, le quali tendono, sempre più, ad accostarsi alla legislazione internazionale.

Inoltre, pur costituendo uno strumento essenzialmente giuridico, un Codice internazionale per il diritto dei trasporti, la loro importanza è fondamentale anche nel campo economico, in quanto prevedono e fissano, soprattutto attraverso gli articoli che si riferiscono alle tariffe, agli istradamenti, ai termini di resa, alle modalità di pagamento, i presupposti per la politica economica del trasporto ferroviario ed in particolare per la formazione dei prezzi.

Secondo quanto stabilito nelle ripetute Convenzioni, la revisione delle medesime dovrebbe avvenire almeno ogni cinque anni dall'entrata in vigore delle modificazioni adottate nell'ultima Conferenza.

Tuttavia, pur avendo l'ultima Conferenza avuto luogo nel novembre del 1933 a Roma ed essendo le Convenzioni vigenti entrate in vigore nel 1938 (in Italia in base alla legge 11 aprile 1935, n. 1588), a causa degli eventi bellici e politici, soltanto nell'ottobre 1952 (dal 15 al 25) ha potuto aver luogo a Berna la nuova Conferenza di revisione.

Ad essa hanno partecipato 22 Stati già aderenti alle Convenzioni e 4 Stati (Inghilterra, Iran, Siria e Libano) che avevano manifestato il desiderio di aderire alle medesime, nonché, a titolo consultivo, sei Organizzazioni internazionali (la Commissione economica per l'Europa, l'Istituto per la Unificazione del diritto privato, l'U. I. C., la Camera di commercio internazionale, l'Associazione internazionale dei proprietari di carri privati e la Federazione internazionale degli spedizionieri).

Dato il tempo trascorso dalla precedente Conferenza, tenutasi a Roma nel novembre del 1933, ed i profondi mutamenti di carattere economico e politico nel frattempo intervenuti, il lavoro di revisione è stato particolarmente importante e complesso.

I criteri direttivi adottati sono stati i seguenti:

1°) andare, per quanto possibile, incontro alle esigenze del pubblico nell'interesse sia di questi, sia delle stesse ferrovie, le quali, essendo sempre più minacciate dalla concorrenza degli altri mezzi di trasporto, devono cercare di soddisfare i clienti;

2°) favorire lo sviluppo dei trasporti combinati (ferroviario-marittimi; aereo-fer-

roviani, ecc.) appunto per rendere possibile una collaborazione ed un coordinamento spontaneo fra i medesimi e per eliminare o ridurre la sopra accennata concorrenza;

3°) sviluppare i trasporti a domicilio e l'uso di mezzi ausiliari moderni, quali i carri privati specializzati e le casse mobili;

4°) rendere possibile l'adesione della Gran Bretagna alle Convenzioni, introducendo, per il percorso marittimo, norme particolari, compatibili col diritto marittimo interno della Gran Bretagna medesima.

Per quanto concerne le varianti apportate alla C. I. V., sono state meglio disciplinate le seguenti materie:

Responsabilità del viaggiatore per i danni causati alle carrozze dai colli a mano o dagli animali ch'egli trasporta seco; trasporto di bagagli, rimborsi.

Più profonde sono state le modifiche di riforma e di sostanza apportate alla C. I. M., per il dettaglio delle quali si rimanda all'allegato.

Basterà qui ricordare che sono stati ridotti i termini di resa; sono state stabilite norme più moderne e più accette ai clienti in materia di operazioni doganali, di trasporti a domicilio e di modificazioni al contratto di trasporto; sono state semplificate ed adeguate a più recenti concezioni giuridiche le norme sulla responsabilità del vettore; è stato rinsaldato il vincolo di solidarietà fra ferrovie partecipanti al trasporto; sono state introdotte norme intese a dare garanzia contro il sequestro all'estero delle casse mobili e dei carri privati.

Circa le questioni comuni alla C. I. M. e alla C. I. V., è stata prevista una snella procedura facoltativa di arbitraggio per una più rapida ed economica soluzione delle vertenze su questioni regolate dalle Convenzioni: sono state introdotte norme particolari per la responsabilità sui trasporti ferroviari-marittimi, onde render possibile l'adesione, auspicata da ormai 60 anni, della Gran Bretagna; è stata prevista una più celere ed economica revisione di quelle norme delle due Convenzioni che hanno prevalentemente carattere regolamentare.

È stato anche studiato come, nonostante l'attuale situazione politica, si possa riuscire a far sì che la Germania continui ad aderire alle due Convenzioni.

Alcuni Stati dell'est — e precisamente la Bulgaria, l'Ungheria, la Polonia, la Romania e la Cecoslovacchia — hanno fatto riserve circa l'applicazione dell'arbitraggio nella definizione delle controversie (articolo 60, della C. I. M. e della C. I. V.), riserve che sono state

ammesse, dato il carattere puramente facoltativo dell'arbitraggio.

Durante una Conferenza straordinaria tenutasi a Berna dall'8 all'11 aprile detto anno, è stato considerato che, costituendo la rete ferroviaria germanica il nucleo centrale della rete ferroviaria europea, la partecipazione della Germania alle due Convenzioni si rende più che opportuna nell'interesse di tutti i Paesi contraenti e in vista dello sviluppo del traffico internazionale per ferrovia. Tuttavia, data la particolare situazione di quello Stato, è stato convenuto che le sue due parti territoriali notificchino al Governo svizzero di aver adottato, mediante legislazione interna, le due Convenzioni. Queste saranno applicabili nei rapporti tra gli Stati contraenti e le due parti territoriali della Germania, un mese dopo la data di ricevuta, da parte del Governo svizzero, di detta notifica; qualora le Convenzioni non siano, frattanto, entrate in vigore, saranno, invece, applicabili a decorrere dalla entrata in vigore medesima.

Il protocollo addizionale all'uopo redatto ha precisato, inoltre, che le due parti territoriali della Germania hanno gli stessi diritti ed obblighi degli Stati i quali abbiano ratificato le due Convenzioni o che vi abbiano aderito.

È stato conseguentemente stabilito di abrogare il protocollo addizionale medesimo all'atto in cui la totalità della Germania aderirà alle nuove Convenzioni in qualità di Stato contraente.

Sempre nel corso della suddetta Conferenza straordinaria, è stato riveduto il Regolamento dell'Ufficio centrale dei trasporti internazionali per ferrovia e si è proceduto alla redazione del nuovo Regolamento dell'Ufficio medesimo, la cui organizzazione risulta ora ben più semplice, più economica e di più facile controllo da parte degli Stati contraenti.

Per altro, la necessità di conciliare i criteri economici, politici e giuridici di numerosi Stati, ha portato talvolta a soluzioni di compromesso; esse, tuttavia, costituiscono indubbiamente un notevole progresso rispetto alle precedenti, avendo spesso adottato soluzioni più moderne, ispirate a maggiore correttezza verso gli utenti, atte a meglio fronteggiare la concorrenza degli altri mezzi di trasporto ed a favorire la spontanea ed economica collaborazione.

Quando le Convenzioni saranno ratificate almeno da 15 Stati, il Governo svizzero si metterà d'accordo con i Governi interessati per l'entrata in vigore delle due Convenzioni (articolo 63 C. I. V.; articolo 64 C. I. M.).

Onorevoli colleghi! Le principali modifiche apportate con le dette due nuove Convenzioni sono le seguenti:

C. I. V.

ART. 6. (*Riduzione di prezzo per i ragazzi*). — È stata inserita al paragrafo 3 la disposizione secondo la quale le tariffe internazionali possono prevedere per il trasporto dei ragazzi limiti d'età superiori a quelli indicati nei paragrafi 1 e 2.

ART. 14. (*Introduzione di colli a mano e d'animali nelle carrozze*). — È stato disposto che il viaggiatore sia tenuto responsabile del danno causato alle carrozze dai colli a mano o dagli animali ch'egli porta seco, a meno che non provi che il danno medesimo sia imputabile alla ferrovia.

ARTICOLI 17 e 18. (*Trasporto di bagagli*). — Per meglio soddisfare le esigenze del pubblico, si è provveduto ad eliminare nel paragrafo 1 dell'articolo 17 la limitazione, esistente nell'attuale Convenzione, secondo la quale sono considerati come bagaglio « soltanto gli oggetti d'uso del viaggiatore ». È evidente come tale tassativa prescrizione escludesse la possibilità di spedire come bagaglio bauli, cesti, valigie, ecc., contenenti oggetti ed effetti *non d'uso personale* e costituisse pertanto una severa limitazione per il viaggiatore. La nuova disposizione, viceversa, ispirata, come si è accennato, a criteri di assai maggior larghezza, rappresenta un passo importante verso quella liberalizzazione delle disposizioni tariffarie, vivamente invocata dalle categorie interessate.

I nuovi testi degli articoli in questione prevedono anche a quali condizioni sono ammesse al trasporto a bagaglio le motociclette i cui serbatoi contengono carburante.

È stato inoltre stabilito che gli oggetti pericolosi e nocivi che, in base all'allegato I alla C. I. M., possono essere trasportati come colli espressi, non sono esclusi dal trasporto a bagaglio.

ART. 26. (*Rimborsi e pagamenti supplementari*). — È stato redatto un nuovo testo dell'articolo 26, che disciplina l'intera materia dei rimborsi eventualmente dovuti tanto per il traffico viaggiatori, quanto per quello bagagli.

In particolare, a questo articolo è stata data una struttura più sistematica, evitando confusione tra le due specie di trasporto.

C. I. M.

ART. 9 (*Tariffe*). — Pur mantenendo la disposizione secondo la quale gli aumenti di prezzo e le modifiche che rendono più

rigorose per il pubblico le condizioni di trasporto, possono entrare in vigore solo 15 giorni dopo la loro pubblicazione, per tener conto delle modificazioni di prezzi che, attualmente, hanno spesso luogo a causa del mutare del valore della moneta, sono stati stabiliti termini inferiori a quello anzidetto di 15 giorni, sia quando una tariffa internazionale prevede l'estensione di una tariffa interna al percorso totale del trasporto; sia quando l'aumento di prezzo di una tariffa internazionale deriva da un aumento delle tariffe interne di una ferrovia soggetta alla Convenzione.

ART. 11. (*Termini di resa*). — I termini massimi entro i quali il trasporto deve essere riconsegnato, sono stati ridotti nella seguente misura:

a) *Per la G. V.:*

1°) Termine di spedizione: 12 ore (anziché un giorno);

2°) Termine di trasporto: 24 ore per frazione indivisibile di 300 chilometri (come attualmente);

b) *Per la P. V.:*

1°) Termine di spedizione: 24 ore (come attualmente);

2°) Termine di trasporto: 24 ore per frazione indivisibile di 200 chilometri (anziché di 150 chilometri).

ART. 15. (*Operazioni doganali*). — Nell'interesse del pubblico è stato ammesso che, per le spedizioni in corso di trasporto, lo speditore possa assistere di persona od a mezzo di rappresentante alle operazioni doganali, non solo per fornire tutte le informazioni e per fare tutte le osservazioni utili (come già è ammesso) ma anche per procedere, nei limiti consentiti dalle leggi e dai regolamenti, al pagamento delle tasse e spese doganali.

ART. 16. (*Consegna delle merci*). — Sono stati apportati alle disposizioni vigenti ritocchi che permettono di estendere il trasporto delle merci a domicilio, con unico contratto di trasporto, stipulato alla partenza.

ART. 17. (*Pagamento delle spese di trasporto*). — Sono state apportate alle norme attuali modifiche intese ad adeguare meglio i pagamenti delle tasse e spese gravanti sui trasporti, sia alle esigenze moderne del commercio, sia alle norme valutarie e dei cambi.

ART. 22. (*Modificazioni al contratto di trasporto*). — Sono state introdotte nuove disposizioni intese a consentire anche al destinatario, naturalmente a determinate condizioni,

di apportare modificazioni al contratto di trasporto, dal momento in cui la merce è giunta alla frontiera del Paese di arrivo. Trattasi di una innovazione chiesta dagli utenti soprattutto dei Paesi ad economia controllata, di notevole importanza economica e di grande portata giuridica, in quanto, modificando un principio sino ad ora pacifico e tradizionale in materia, consente al destinatario di aderire al contratto di trasporto prima dell'arrivo della merce e della lettera di vettura a destino.

ARTICOLI 27 e 28. (*Estensione della responsabilità*). — Le disposizioni concernenti la responsabilità del vettore sono state modificate nell'intento non di cambiare la sostanza, ma di renderle più semplici e più chiare, eliminando dubbi ed incertezze, per il passato sorte in tale materia. In particolare, alla nozione di « forza maggiore » quale causa esoneratoria della responsabilità del vettore, è stata sostituita la nozione di « circostanza che la ferrovia non poteva evitare ed alle conseguenze delle quali non poteva ovviare »; inoltre, per il ritardo, sono state previste le stesse cause di esonero dalla responsabilità adottate per la perdita e per avarie, eliminando delle discriminazioni che, in realtà, non avevano motivo di sussistere.

ART. 29. (*Presunzioni di responsabilità in caso di rispediti*). — Sempre nell'intento di meglio garantire i clienti, le nuove disposizioni stabiliscono che, quando abbia luogo una rispeditura senza rottura di carico, e dopo la rispeditura medesima venga constatata perdita od una avaria, si presume che l'irregolarità sia avvenuta in occasione del precedente trasporto. Senza tale presunzione, il fatto stesso della rispeditura senza riserve, costituendo normalmente motivo di decadenza del diritto di azione, toglierebbe all'avente diritto la possibilità di esercitare la propria azione contro il vettore precedente, anche quando questo fosse realmente responsabile.

ART. 47. (*Regolamento dei conti fra ferrovie*). — Sono state introdotte norme intese a dare una base giuridica alle modalità di pagamento pattuito fra le ferrovie, ed a stabilire un vincolo di solidarietà fra le ferrovie medesime, prevedendo che fra queste deve essere ripartito il passivo nel caso che una ferrovia non provveda a versare quanto eventualmente debba ad un'altra.

ART. 55. (*Esecuzione delle sentenze - Sequestri e cauzioni*). — È stata introdotta una norma intesa a consentire che, in analogia a quanto è già previsto per il materiale rota-

bile delle ferrovie e per gli accessori a questo annessi, sia i « containers », sia i carri privati, non possono essere sequestrati sul territorio di uno Stato diverso da quello cui tale materiale appartiene, se non in base a sentenza emanata in questo ultimo, Stato.

ART. 57. (*Ufficio centrale dei trasporti internazionali per ferrovia*). — Nel duplice intento di avere un'organizzazione più moderna e più economica, con protocollo addizionale alle Convenzioni, è stato elaborato un nuovo Regolamento dell'Ufficio centrale dei trasporti internazionali per ferrovia (organo permanente dell'Unione) che, fra l'altro, prevede un regime di sorveglianza analogo a quello istituito per più moderne organizzazioni internazionali.

ART. 60. (*Regolamento dei litigi mediante arbitrato*). — È stato previsto che i litigi fra Stati, fra ferrovie, fra utenti, o fra utenti e ferrovie, possono fare oggetto di arbitrato. Salvo che non si tratti di vertenza fra Stati, è stata prevista pure la relativa procedura così come è stato previsto che le sentenze arbitrali contro imprese di trasporto od utenti, siano esecutive in tutti gli Stati aderenti alle Convenzioni, naturalmente dopo il compimento delle formalità prescritte negli Stati medesimi.

L'innovazione tende ad offrire la possibilità di ottenere, in una materia particolarmente complessa e difficile, quale è quella del diritto internazionale dei trasporti, giudizi più celeri e più economici che non quelli dei tribunali ordinari.

ART. 61. (*Deroghe temporanee*). — In base all'esperienze tratte durante il periodo bellico, sono state opportunamente modificate le norme, da applicare nel caso di eccezionali condizioni economiche o finanziarie, in materia di pagamenti, di assegni, di spese anticipate e di modificazioni al contratto di trasporto.

ART. 62. (*Responsabilità nel traffico ferroviario-marittimo*). — Per rendere possibile l'adesione della Gran Bretagna alle Convenzioni, sono state introdotte particolari clausole esoneratorie della responsabilità per perdite, avarie o ritardi, sopravvenuti nel tratto marittimo. Dette clausole sono, in sostanza, analoghe a quelle contenute nella Convenzione di Bruxelles del 25 agosto 1924, sulla navigazione marittima.

ART. 67. (*Revisione della Convenzione*). — Nell'intento di poter meglio adattare la Convenzione all'esigenze dei tempi, particolarmente mutevoli nell'epoca attuale, è stata prevista una forma di revisione più semplice

e più rapida di quella normale (riunione di una Conferenza di revisione ogni 5 anni, firma di una nuova Convenzione, ratifica da parte degli Stati aderenti) per gli articoli o per gli allegati aventi carattere prevalentemente regolamentare. Le modifiche che al riguardo saranno decise da una apposita Commissione, verranno ritenute come accettate dagli Stati aderenti salvo che, entro 3 mesi dalla notificazione che a questi ne farà l'Ufficio Centrale, almeno 5 Governi non abbiano formulato obiezioni. Le decisioni medesime entreranno poi in vigore il primo giorno del 6° mese che seguirà quello nel quale l'Ufficio centrale le avrà portate a conoscenza dei Governi.

Analogha procedura accelerata è stata prevista per la modifica dei Regolamenti per il trasporto internazionale dei carri privati e delle casse mobili.

ART. 68. (*Testo della Convenzione - Traduzioni ufficiali*). — In conseguenza dell'adesione della Gran Bretagna è stato previsto che al testo in lingua francese delle Convenzioni venga aggiunta, oltre alle traduzioni in tedesco ed in italiano, come è stato fatto sino ad ora, anche una traduzione in lingua inglese.

* * *

Infine, è opportuno aggiungere che, pur senza farne oggetto di norme inserite nelle Convenzioni, la Conferenza ha esaminato, inoltre, i seguenti problemi:

1°) In attesa che l'apposita Commissione di esperti per il trasporto delle merci pericolose e nocive riveda opportunamente le norme contenute nell'allegato n. 1 alla C. I. M. per tener conto della legislazione vigente al riguardo nella Gran Bretagna, è stato previsto, nel protocollo addizionale, che le merci pericolose e nocive interessanti in partenza ed in arrivo il regolamento, debbano soddisfare sia alle prescrizioni dell'accennato allegato n. 1 sia alle norme vigenti in detto Paese.

2°) Dato il carattere facoltativo della disposizione, è stata ammessa una riserva, fatta dall'Ungheria, dalla Cecoslovacchia, dalla Romania, dalla Bulgaria e dalla Polonia, circa il riconoscimento delle norme relative alla procedura arbitrale.

3°) È stato esaminato il problema della riduzione da tre a due delle classi di viaggio in servizio internazionale. Pur essendosi la maggior parte delle delegazioni espressa in senso favorevole a tale modifica, la Conferenza ha ritenuto che la questione non rientrasse nella competenza della Unione di Berna, anche perché già oggetto di un approfondito

studio da parte dell'Union Internationale des Chemins de Fer.

4°) La Conferenza si è soffermata ad esaminare l'opportunità di prevedere nella C. I. V. norme uniformi per tutti i Paesi aderenti, circa la responsabilità del vettore per infortuni ai viaggiatori. Pur riconoscendo la importanza giuridica e sociale del problema e la necessità di risolverlo al più presto, la Conferenza ha per altro ritenuto che esso non sia ancora maturo per una immediata soluzione.

Ha quindi dato incarico all'Ufficio centrale di porre la questione allo studio, tenendosi in contatto con l'Istituto internazionale per l'Unificazione del diritto privato, che già si occupa dell'argomento, in modo che il problema possa essere eventualmente risolto in una prossima Conferenza.

5°) I Paesi dell'est hanno ritirato la loro proposta intesa a prevedere che, mediante accordi particolari, potessero, quando le condizioni economiche lo giustificassero, essere apportate deroghe alla C. I. M. ed alla C. I. V. L'Italia, come del resto la Francia e la maggior parte dei Paesi aderenti alle Convenzioni, era sempre stata contraria all'accoglimento di tale proposta, che avrebbe spezzato l'unità del diritto internazionale dei trasporti, raggiunta sin dal 1893.

6°) La Conferenza, infine, ha riconosciuto l'utilità che le leggi ed i regolamenti interni sui trasporti ferroviari si uniformino quanto più è possibile alla C. I. M. ed alla C. I. V., ma non ha per altro adottato alcuna deliberazione al riguardo, per non interferire troppo sulla sovranità degli Stati.

DISEGNO DI LEGGE

ART. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare i seguenti Accordi internazionali:

Convenzione internazionale concernente il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per ferrovia (C. I. V.), con relativi annessi, firmata a Berna il 25 ottobre 1952;

Convenzione internazionale concernente il trasporto di merci per ferrovia (C.I.M.), con relativi annessi, firmata a Berna il 25 ottobre 1952;

Protocollo addizionale alle Convenzioni internazionali concernenti il trasporto per ferrovia delle merci (C. I. M.) e dei viaggiatori e bagagli (C. I. V.), firmato a Berna il 25 ottobre 1952;

Protocollo addizionale alle Convenzioni internazionali del 25 ottobre 1952, concernenti il trasporto per ferrovia delle merci (C. I. M.) e dei viaggiatori e bagagli (C. I. V.), firmato a Berna l'11 aprile 1953.

ART. 2.

Piena ed intera esecuzione è data agli Accordi suddetti a decorrere dalla data della loro entrata in vigore.

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

LES PLÉNIPOTENTIAIRES SOUSSIGNÉS

ayant reconnu la nécessité de réviser la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages, 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 le gare (1) 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.

§ 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.

(1) 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.

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

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

§ 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 où 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 sidecar, 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, adresse 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 oeuvres 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) 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 franc 50 et maximum de 3 francs 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 franc 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 franc 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. — RESPONSABILITÉ.

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 forfait 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 livrés en retard et par période indivisible de vingt-quatre heures à compter de la demande de livraison, avec maximum de quatorze jours.

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

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

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

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

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

ARTICLE 36.

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

S'il y eut 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. — RÉCLAMATIONS ADMINISTRATIVES, — ACTIONS JUDICIAIRES — PROCÉDURE ET PRESCRIPTION EN CAS DE LITIGES NÉS 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 lesquelles 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 ou 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^o) si la perte ou l'avarie a été constatée avant la réception des bagages par l'ayant droit conformément à l'article 44;

2^o) 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^o) 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^o) 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. — RÈGLEMENT 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 de 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 de 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.

Règlements 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^o des litiges entre Etats contractants,
 - 2^o des litiges entre Etats contractants d'une part et Etats non contractants d'autre part,
 - 3^o des litiges entre Etats non contractants,

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

- b) des litiges entre entreprises de transport;
- c) des litiges entre entreprises de transport et usagers;
- d) des litiges entre usagers.

§ 4. — 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 de 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^{er} 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 tous les Etats contractants.

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

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

ARTICLE 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

Pour la Belgique

Pour la Bulgarie

Pour le Danemark

Pour l'Espagne

Pour la Finlande

Pour la France

Pour la Grèce

Pour la Hongrie

Pour l'Italie

Pour le Liechtenstein

Pour le Luxembourg

Pour la Norvège

Pour les Pays-Bas

Pour la Pologne

Pour le Portugal

Pour la Roumanie

Pour la Suède

Pour la Suisse

Pour la Tchécoslovaquie

Pour la Turquie

Pour la Yougoslavie

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

Pour l'Irak

Pour le Liban

Pour la Syrie

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^{ère} feuille

No	Transport international de bagages			C	
(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.
				(1)	
Train No	en chiffres	en lettres		Intérêt à la livraison. . .	
				Frais accessoires	
				Total de taxe	

2^e feuille

No	Transport international de bagages			C	
(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.
				(1)	
Train No	en chiffres	en lettres		Intérêt à la livraison. . .	
				Frais accessoires	
				Total de taxe	

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

3^e feuille, recto

N ^o	Transport international de bagages			C							
(Nom de l'administration du chemin de fer)											
BULLETIN DE BAGAGES											
de	à									
via							
PRIX DE TRANSPORT DES BAGAGES											
Date	Nombre de billets	Nombre des colis-bagages	Poids réel kg.	Calcul de la taxe par unité de 10 kg. } sans franchise de bagages pour kg.						
19 .				} avec franchise de bagages pour kg.						
(1)										
Train N ^o	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 30%; border: none;">en chiffres</td> <td style="width: 40%; border: none;">en lettres</td> <td style="width: 30%; border: none;">Intérêt à la livraison . . .</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">=====</td> <td style="border: none;">=====</td> <td style="border: none;">.</td> </tr> </table>			en chiffres	en lettres	Intérêt à la livraison . . .	=====	=====
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.

(1) 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).

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 traduites 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 remettront au secrétariat dans un délai approprié les corrections éventuelles.

ARTICLE 11.

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

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

ANNEXE 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.