

# TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

---

---

JAARGANG 1961 Nr. 161

---

---

A. TITEL

*Internationaal Verdrag betreffende het vervoer van reizigers  
en bagage per spoorweg (CIV), met bijlagen;  
Bern, 25 februari 1961*

B. TEKST

**CONVENTION INTERNATIONALE**

**concernant**

**le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer  
(CIV)**

**LES PLÉNIPOTENTIAIRES SOUSSIGNÉS,**

ayant reconnu la nécessité de réviser la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer, signée à Berne le 25 octobre 1952, ont résolu, en conformité de l'article 66 de ladite Convention, de conclure une nouvelle Convention à cet effet et sont convenus des articles suivants:

**TITRE PREMIER**

**Objet et portée de la Convention**

**Article premier**

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

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

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

a) lorsque les lignes par lesquelles s'effectue le transit sont exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'Etat de départ;

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

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

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

## Article 2

### *Dispositions relatives aux transports mixtes*

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

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

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

---

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

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

### Article 3

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

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

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

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

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

## TITRE II

### **Du contrat de transport**

#### **CHAPITRE PREMIER**

#### **Transport des voyageurs**

### Article 4

#### *Droit au transport*

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

## Article 5

*Billets*

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

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

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

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

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

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

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

## Article 6

*Réduction de prix pour les enfants*

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

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

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

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

#### Article 7

##### *Durée de validité des billets*

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

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

#### Article 8

##### *Attribution et location des places*

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

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

#### Article 9

##### *Arrêts aux gares intermédiaires*

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

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

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

#### Article 10

##### *Changement de classe ou de train*

Le voyageur peut occuper une place d'une classe supérieure ou passer dans un train de catégorie supérieure à celle qui est indiquée

sur le billet, dans les conditions fixées par les tarifs et moyennant paiement du supplément qu'ils prévoient.

#### Article 11

##### *Voyageur sans billet valable*

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

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

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

#### Article 12

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

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

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

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

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

#### Article 13

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

§ 1. Les voyageurs sont autorisés à prendre gratuitement avec eux dans les voitures des objets faciles à porter (colis à main).

Chaque voyageur ne dispose pour ses colis à main que de l'espace situé au-dessus et au-dessous de la place qu'il occupe.

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

§ 2. Ne peuvent être introduits dans les voitures:

a) les matières et objets exclus du transport comme bagages en vertu de l'article 17, lettre a), sauf exceptions prévues dans les tarifs; toutefois, les voyageurs qui, dans l'exercice d'un service public ou moyennant une autorisation légale ou administrative, portent une arme à feu, sont autorisés à prendre avec eux des munitions sans dépasser la plus faible des limites fixées par les règlements en vigueur sur les territoires empruntés; il est permis aux gardes accompagnant des prisonniers et voyageant avec ceux-ci dans des voitures ou compartiments spéciaux de prendre avec eux des armes à feu chargées;

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

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

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

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

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

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

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

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

## Article 14

### *Trains. Horaires*

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

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

## Article 15

### *Correspondances manquées. Suppressions de trains*

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

## CHAPITRE II

### **Transport des bagages**

## Article 16

### *Objets admis au transport*

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

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

a) les fauteuils portatifs ou roulants pour malades, les fauteuils roulants mus par les malades eux-mêmes avec ou sans moteur auxiliaire, les chaises longues;



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

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

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

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

## Article 17

### *Objets exclus du transport*

Sont exclus du transport comme bagages:

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

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

## Article 18

*Responsabilité du voyageur en ce qui concerne ses bagages.  
Surtaxes*

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

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

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

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

a) à raison de trois francs, avec un minimum de perception de six francs, si ces objets comprennent des matières qui sont exclues du transport comme marchandises, en vertu de l'Annexe I à la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM);

b) à raison de deux francs, avec un minimum de perception de quatre francs, dans tous les autres cas d'infraction aux dispositions des articles 16 et 17.

## Article 19

*Emballage et conditionnement des bagages*

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

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

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

## Article 20

### *Enregistrement et transport des bagages*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L'acheminement des bagages ne peut avoir lieu dans les conditions indiquées ci-dessus que si les formalités exigées au départ ou en cours

de route par les douanes et autres autorités administratives ne s'y opposent pas.

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

### Article 21

#### *Bulletin de bagages*

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

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

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

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

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

### Article 22

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

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

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

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

**Article 23***Livraison*

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

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

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

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

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

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

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

**CHAPITRE III****Dispositions communes au transport des voyageurs et  
des bagages****Article 24***Tarifs. Accords particuliers*

§ 1. Les tarifs internationaux que les chemins de fer établissent doivent contenir toutes les conditions spéciales faisant règle pour le

transport et toutes les indications nécessaires au calcul des prix de transport et des frais accessoires et spécifier, le cas échéant, les conditions dans lesquelles il sera tenu compte du change.

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

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

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

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

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

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

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

## Article 25

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

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

## Article 26

*Restitutions et paiements supplémentaires*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Article 27

### *Contestations*

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



**TITRE III****Responsabilité. Actions****CHAPITRE PREMIER****Responsabilité****Article 28***Responsabilité consécutive au transport des voyageurs,  
des colis à main et des animaux*

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

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

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

**Article 29***Responsabilité collective des chemins de fer pour les bagages*

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

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

**Article 30***Etendue de la responsabilité*

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

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

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

### Article 31

#### *Charge de la preuve*

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

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

### Article 32

#### *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 et les autres sommes déboursées à l'occasion du transport du bagage perdu, sans autres dommages-intérêts.

#### Article 34

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

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

Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser:

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

#### Article 35

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Article 36

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

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

#### Article 37

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

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

#### Article 38

##### *Intérêts de l'indemnité. Restitution des indemnités*

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

§ 2. Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

#### Article 39

##### *Responsabilité du chemin de fer pour ses agents*

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

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

## Article 40

*Exercice d'actions extracontractuelles*

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

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

## CHAPITRE II

**Réclamations administratives. Actions judiciaires.  
Procédure et prescription**

## Article 41

*Réclamations administratives*

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

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

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

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

## Article 42

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

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

## Article 43

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

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

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

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

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

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

#### Article 44

##### *Compétence*

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

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

#### Article 45

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

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

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

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

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

#### Article 46

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

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

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

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

b) en cas de réclamation pour retard, lorsqu'elle est faite à l'un des chemins de fer désignés par l'article 43, § 2, dans un délai ne dépassant pas vingt et un jours non compris celui de la réception des bagages par l'ayant droit;

c) en cas de réclamation pour perte partielle ou pour avarie:

1° si la perte ou l'avarie a été constatée avant la réception des bagages par l'ayant droit conformément à l'article 45;

2° si la constatation, qui aurait dû être faite conformément à l'article 45, n'a été omise que par la faute du chemin de fer;

d) en cas de réclamation pour dommages non apparents dont l'existence est constatée après la réception des bagages par l'ayant droit, à la double condition:

1° qu'immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les trois jours qui suivent la réception des bagages, la demande de constatation conforme à l'article 45 soit faite par l'ayant droit; lorsque ce délai doit prendre fin un dimanche ou un jour férié légal, son expiration est reportée au premier jour ouvrable suivant;

2° que l'ayant droit prouve que le dommage s'est produit entre l'acceptation au transport et la livraison.

#### Article 47

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

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

a) de l'action fondée sur un dommage ayant pour cause un dol;

b) de l'action fondée sur un cas de fraude.

§ 2. La prescription court:

a) pour les actions en indemnité pour retard à la livraison, perte partielle ou avarie: du jour où la livraison a eu lieu;

b) pour les actions en indemnité pour perte totale: du jour où la livraison aurait dû avoir lieu;

c) pour les actions en paiement ou en restitution du prix de transport, de frais accessoires ou de surtaxes, ou pour les actions en rectification en cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur de calcul: du jour du paiement, ou, s'il n'y a pas eu paiement, du jour où le paiement aurait dû être effectué;

d) pour les actions en paiement de supplément de droit réclamé par la douane: du jour de la réclamation de la douane;

e) pour les autres actions concernant le transport des voyageurs: du jour de l'expiration de la validité du billet.

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

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

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

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

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

### CHAPITRE III

#### **Règlement des comptes. Recours des chemins de fer entre eux**

##### Article 48

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

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

##### Article 49

##### *Recours en cas d'indemnité pour perte ou pour avarie*

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



chemins de fer qui ont participé au transport, conformément aux dispositions suivantes:

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

b) lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé. Si la distinction est impossible dans l'espèce, la charge de l'indemnité est répartie entre eux d'après les principes énoncés sous lettre c);

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

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

#### Article 50

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

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

#### Article 51

##### *Procédure de recours*

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

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

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

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

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

#### Article 52

##### *Compétence pour les recours*

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

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

#### Article 53

##### *Accords au sujet des recours*

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

### TITRE IV

#### **Dispositions diverses**

#### Article 54

##### *Application du droit national*

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

#### Article 55

##### *Règles générales de procédure*

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

#### Article 56

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

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

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

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

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

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

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

#### Article 57

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

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

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

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

#### Article 58

##### *Office central des transports internationaux par chemins de fer*

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

a) de recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacun des chemins de fer intéressés et de les notifier aux autres Etats et chemins de fer;

b) recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux;

c) de faciliter, entre les divers chemins de fer, les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des chemins de fer entre eux;

d) de tenter, à la demande d'un des Etats contractants ou d'une des entreprises de transport dont les lignes sont inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 59, la conciliation, soit en prêtant ses bons offices ou sa médiation, soit de toute autre manière, en vue de régler les différends entre lesdits Etats ou entreprises ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention;

e) d'émettre, à la demande des parties en cause — Etats, entreprises de transport ou usagers —, un avis consultatif sur des différends ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention;

f) de collaborer au règlement de litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention par voie d'arbitrage;

g) d'instruire les demandes de modifications à la présente Convention et de proposer la réunion des Conférences prévues à l'article 68, quand il y a lieu.

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

## Article 59

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

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

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

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

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

#### Article 60

##### *Dispositions complémentaires*

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

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

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

#### Article 61

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

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

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

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

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

1° des litiges entre Etats contractants,

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

3° des litiges entre Etats non contractants,

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

b) des litiges entre entreprises de transport;

c) des litiges entre entreprises de transport et usagers;

d) des litiges entre usagers.

§ 4. La mise en oeuvre de la procédure arbitrale a, quant à la suspension et à l'interruption de la prescription de la créance liti-

gieuse, le même effet que l'ouverture de l'action devant le tribunal ordinaire.

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

## TITRE V

### Dispositions exceptionnelles

#### Article 62

##### *Responsabilité en trafic fer-mer*

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

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

Ces causes d'exonération sont les suivantes:

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

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

c) incendie, à condition que le transporteur fasse la preuve qu'il n'a pas été causé par son fait ou sa faute, par ceux du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés;

d) périls, dangers ou accidents de la mer ou autres eaux navigables;

e) sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer.

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

chargés, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des bagages.

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

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

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

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

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

#### Article 63

##### *Responsabilité en cas d'accidents nucléaires*

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

#### TITRE VI

##### Dispositions finales

#### Article 64

##### *Signature*

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

#### Article 65

##### *Ratifications. Mise en vigueur*

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

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

#### Article 66

##### *Adhésion à la Convention*

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

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

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

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

#### Article 67

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

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

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

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

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



## Article 68

*Révision de la Convention*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Article 69

*Textes de la Convention. Traductions officielles*

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

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

En cas de divergence, le texte français fait foi.

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

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

*Pour l'Autriche:*

(s) Dr KREMPER

*Pour la Belgique:*

(s) F. SEYNAEVE

*Pour la Bulgarie:*

(s) S. DRAGOMIROV

*Pour le Danemark:*

(s) TH. JENSEN

*Pour l'Espagne:*

(s) MARQUIS DE MIRAFLORES

*Pour la Finlande:*

(s) OSMO ORKOMIES

*Pour la France:*

(s) E. DENNERY

*Pour la Grèce:*

(s) A. HART-SOUTZOS

*Pour la Hongrie:*

(s) SKONDA ÖDÖN

*Pour l'Italie:*

(s) LUIGI BRANCA

*Pour le Liban:*

(s) RAÏF ABILLAMA

*Pour le Liechtenstein:*

(s) A. HILBE

*Pour le Luxembourg:*

(s) A. CLEMANG

*Pour la Norvège:*

(s) HENR. A. BROCH

*Pour les Pays-Bas:*(s) H. E. SCHEFFER  
pour le Royaume en Europe*Pour la Pologne:*

(s) BATKOWSKI

*Pour le Portugal:*

(s) MARIO DIAS TRIGO

*Pour la Roumanie:*

(s) G. NISTORAN

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

(s) J. S. ROOKE

(s) A. H. KENT

*Pour la Suède:*

(s) CLAS NORDSTRÖM

*Pour la Suisse:*

(s) SCHALLER

*Pour la Tchécoslovaquie:*

(s) JAN OBHLÍDAL

*Pour la Turquie:*

(s) H. UGAN

*Pour la Yougoslavie:*

(s) V. NIKOLIĆ

---

## Formulaire du bulletin de bagages

ANNEXE I  
(Article 21)

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

1<sup>re</sup> feuille

|   |   |                          |               |                                      |   |
|---|---|--------------------------|---------------|--------------------------------------|---|
| N° .....  | <b>Transport international de bagages</b> |                          |               |                                      |   |
| (Nom de l'administration du chemin de fer) <span style="float: right;">⌘</span> |   |                          |               |                                      |   |
| <b>Souche du bulletin de bagages</b>  |   |                          |               |                                      |   |
| de .....  |   |                          |               |                                      |   |
| à .....   |   |                          |               |                                      |   |
| via .....   |   |                          |               |                                      |   |
| .....   |   |                          |               |                                      |   |
| Date  | Nombre de billets                         | Nombre des colis-bagages | Poids réel kg | <b>Prix de transport des bagages</b> |   |
| 19 .....  |   |                          |               | Calcul de la taxe par unité de 10 kg | sans franchise de bagages pour ..... kg |
|   |   |                          |               |                                      | avec franchise de bagages pour ..... kg |
| Train N°  |   |                          |               | *)                                   |   |
|   | en chiffres                               | en lettres               |               | Intérêt à la livraison . . .         |   |
|   | Frais accessoires . . . . .               |                          |               |                                      |   |
|   | Taxe totale . . . . .                     |                          |               |                                      |   |
| 150 mm  |   |                          |               |                                      |   |

2<sup>e</sup> feuille

|   |   |                          |               |                                      |   |
|---|---|--------------------------|---------------|--------------------------------------|---|
| N° .....  | <b>Transport international de bagages</b> |                          |               |                                      |   |
| (Nom de l'administration du chemin de fer) <span style="float: right;">⌘</span> |   |                          |               |                                      |   |
| <b>Feuille de route</b>   |   |                          |               |                                      |   |
| de .....  |   |                          |               |                                      |   |
| à .....   |   |                          |               |                                      |   |
| via .....   |   |                          |               |                                      |   |
| .....   |   |                          |               |                                      |   |
| Date  | Nombre de billets                         | Nombre des colis-bagages | Poids réel kg | <b>Prix de transport des bagages</b> |   |
| 19 .....  |   |                          |               | Calcul de la taxe par unité de 10 kg | sans franchise de bagages pour ..... kg |
|   |   |                          |               |                                      | avec franchise de bagages pour ..... kg |
| Train N°  |   |                          |               | *)                                   |   |
|   | en chiffres                               | en lettres               |               | Intérêt à la livraison . . .         |   |
|   | Frais accessoires . . . . .               |                          |               |                                      |   |
|   | Taxe totale . . . . .                     |                          |               |                                      |   |

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

2<sup>e</sup> feuille, recto.

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

Voir au verso.

3<sup>e</sup> feuille, verso.

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

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

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

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

ANNEXE II  
(Article 58)

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

Article premier

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

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

A cet effet, le Comité administratif

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Article 2

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

§ 2. A l'occasion de la remise aux Etats contractants du rapport de gestion et du relevé des comptes annuels, l'Office central les invite



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

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

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

### Article 3

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

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

## Article 4

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

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

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

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

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

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

## Article 5

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

ANNEXE III  
(Article 68, § 3)

**Statut relatif à la Commission de révision**

**Article premier**

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

**Article 2**

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

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

**Article 3**

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

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

Chaque Etat supporte les frais de ses représentants.

**Article 4**

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

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

**Article 5**

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

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

**Article 6**

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

## Article 7

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

## Article 8

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

## Article 9

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

Une proposition n'est adoptée que si:

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

## Article 10

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

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

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

Si leur approbation ne peut avoir lieu au cours de la session, les membres 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 61)**Règlement d'arbitrage**

## Article premier

*Nombre des arbitres*

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

## Article 2

*Choix des arbitres*

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

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

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

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

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

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

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

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

## Article 3

*Compromis*

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

a) l'objet du différend, déterminé d'une façon aussi précise et claire que possible;

b) la composition du tribunal et les délais utiles pour la nomination du ou des arbitres;

c) le lieu du tribunal.

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

#### Article 4

##### *Procédure*

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

a) le tribunal arbitral instruit et juge les causes dont il est saisi sur les éléments fournis par les parties sans être lié, lorsqu'il est appelé à dire le droit, par les interprétations de celles-ci;

b) il ne peut accorder plus ou autre chose que les conclusions du demandeur, ni moins que ce que le défendeur a reconnu comme étant dû;

c) la sentence arbitrale, dûment motivée, est rédigée par le tribunal arbitral et notifiée aux parties par l'intermédiaire de l'Office central;

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

#### Article 5

##### *Greffe*

L'Office central fonctionne comme greffe du tribunal arbitral.

#### Article 6

##### *Frais*

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

---

#### D. GOEDKEURING

Het Verdrag behoeft de goedkeuring der Staten-Generaal ingevolge artikel 60, lid 2, van de Grondwet, alvorens te kunnen worden bekrachtigd.

#### E. BEKRACHTIGING

Bekrachtiging van het Verdrag is voorzien in artikel 65, eerste lid.

#### G. INWERKINGTREDING

Wanneer vijftien Staten het Verdrag hebben bekrachtigd, zal zo mogelijk, ingevolge artikel 65, lid 2, de datum van inwerkingtreding van het Verdrag worden vastgesteld.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, zal het Verdrag ingevolge het bij de ondertekening gemaakte voorbehoud alleen voor Nederland gelden.

#### J. GEGEVENS

Het onderhavige Verdrag strekt blijkens zijn preambule tot herziening van het op 25 oktober 1952 te Bern tot stand gekomen Internationale Verdrag betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (CIV), waarvan de tekst is geplaatst in *Trb.* 1953, 67. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1961, 159.

Van het eveneens op 25 februari 1961 te Bern tot stand gekomen Internationale Verdrag betreffende het goederenvervoer per spoorweg (CIM) is de tekst geplaatst in *Trb.* 1961, 160.

Van het eveneens op 25 februari 1961 te Bern ondertekende Aanvullende Protocol bij de Internationale Verdragen betreffende het goederenvervoer per spoorweg (CIM) en het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (CIV) is de tekst geplaatst in *Trb.* 1961, 162.

Uitgegeven de *negenentwintigste* december 1961.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*  
J. LUNS.