

# TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

---

---

JAARGANG 1970 Nr. 173

---

---

A. TITEL

*Internationaal Verdrag betreffende het vervoer van reizigers  
en bagage per spoorweg (CIV), met bijlagen;  
Bern, 7 februari 1970*

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

**TITRE PREMIER**

**Objet et portée de la Convention**

Article premier

Chemins de fer et transports auxquels s'applique la Convention

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

§ 2. Les transports dont la gare <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 ne sont pas soumis à la présente Convention:

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

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

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

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

## 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 des tarifs internationaux;

b) le transport soit possible avec les moyens ordinaires de transport;

c) le transport ne soit pas empêché par des circonstances que le chemin de fer ne peut pas éviter et auxquelles il ne dépend pas de lui de remédier.

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

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

## TITRE II

### Du contrat de transport

#### CHAPITRE PREMIER

##### *Transport des voyageurs*

### Article 4

#### Droit au transport

Dès le commencement de son voyage, sauf exceptions prévues dans les tarifs internationaux, le voyageur doit être muni d'un titre de transport valable, qu'il est tenu de conserver pendant tout le

cours du voyage, de présenter, s'il en est requis, à tout agent chargé du contrôle et de rendre à la fin du voyage.

## Article 5

### Billets

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

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

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

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

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

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

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

## Article 6

### Réduction de prix pour les enfants

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

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

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

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

#### Article 7

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

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

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

#### Article 8

##### Changement de classe ou de train

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

#### Article 9

##### Voyageur sans billet valable

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

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

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

#### Article 10

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

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

a) les personnes en état d'ivresse, celles qui se conduisent d'une manière inconvenante ou qui n'observent pas les prescriptions des

lois et règlements; ces personnes n'ont droit au remboursement ni du prix de leur billet, ni du prix qu'elles ont payé pour le transport de leurs bagages;

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

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

### Article 11

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

§ 1. Les voyageurs sont autorisés à prendre gratuitement avec eux dans les voitures des objets faciles à porter (colis à main). Chaque voyageur ne dispose pour ses colis à main que de l'espace situé au-dessus 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 15, lettre c), sauf exceptions prévues dans les tarifs; toutefois, les voyageurs qui, dans l'exercice d'un service public ou moyennant une autorisation légale ou administrative, portent une arme à feu, sont autorisés à prendre avec eux des munitions sans dépasser la plus faible des limites fixées par les règlements en vigueur sur les territoires empruntés; il est permis aux gardes accompagnant des prisonniers et voyageant avec ceux-ci dans des voitures ou compartiments spéciaux de prendre avec eux des armes à feu chargées;

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

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

d) les animaux vivants. Les chiens sont cependant admis, s'ils sont portés sur les genoux ou tenus de près en laisse sur le plancher de la voiture et muselés de manière à ne pouvoir mettre en

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

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

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

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

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

## Article 12

### Trains. Horaires

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

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

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

## Article 13

## Correspondances manquées. Suppressions de trains

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

## CHAPITRE II

*Transport des bagages*

## Article 14

## Objets admis au transport

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

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

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

## Article 15

## Objets exclus du transport

Sont exclus du transport comme bagages:

a) les objets dont le transport est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir par les bagages;

b) les objets dont le transport est interdit, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir par les bagages;

c) les matières et objets dangereux, notamment les armes chargées, les matières et objets explosibles et inflammables, les ma-



tières comburantes, toxiques, radioactives, corrosives ainsi que les matières répugnantes ou susceptibles de produire une infection.

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

#### Article 16

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

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

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

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

#### Article 17

##### Conditionnement, emballage et marquage des bagages

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

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

## Article 18

## Enregistrement et transport des bagages

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Article 19

## Bulletin de bagages

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

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

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

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

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

## Article 20

### Livraison

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

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

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

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

§ 4. Les bagages sont livrés à la gare pour laquelle ils ont été enregistrés. Toutefois, à la demande du détenteur du bulletin faite

en temps utile, si les circonstances le permettent et si les prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas, les bagages peuvent être restitués à la gare de départ ou livrés à une gare intermédiaire contre remise du bulletin de bagages et, en outre, si le tarif l'exige, contre présentation du billet.

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

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

### CHAPITRE III

#### *Dispositions communes au transport des voyageurs et des bagages*

##### Article 21

##### Tarifs. Accords particuliers

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

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

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

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

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

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

Des réductions de prix ou d'autres avantages peuvent être accordés soit pour le service du chemin de fer, soit pour le service des administrations publiques, soit aux 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 22

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

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

## Article 23

### Restitutions et paiements supplémentaires

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Article 24

##### Contestations

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

### TITRE III

#### Responsabilité. Actions

##### CHAPITRE PREMIER

##### *Responsabilité*

#### Article 25

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

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

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

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

#### Article 26

##### Responsabilité collective des chemins de fer pour les bagages

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

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

#### Article 27

##### Etendue de la responsabilité

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

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

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

#### Article 28

##### Charge de la preuve

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

§ 2. Lorsque le chemin de fer établit que, eu égard aux circonstances de fait, la perte ou l'avarie a pu résulter d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 27, § 3, il y a présomption

qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de faire la preuve que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

## Article 29

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

§ 1. L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer un colis comme perdu quand il n'a pas été livré ou mis à sa disposition dans les quatorze jours qui suivent la demande de livraison présentée conformément à l'article 20, § 2.

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

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

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

## Article 30

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

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

a) si le montant du dommage est prouvé:  
une somme égale à ce montant sans qu'elle puisse toutefois excéder 40 francs par kilogramme de poids brut manquant;

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 31

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

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

Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser:

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

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

### Article 32

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

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

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

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

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

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

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

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

### Article 33

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

Dans tous les cas où le retard à la livraison, la perte totale ou partielle ou l'avarie des bagages ont pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer, celui-ci doit complètement indemniser l'ayant droit pour le préjudice prouvé. En cas de faute

lourde, la responsabilité est, toutefois, limitée au double des maxima prévus aux articles 30, 31 et 32.

#### Article 34

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

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

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

§ 2. Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

#### Article 35

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

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

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

#### Article 36

##### Exercice d'actions extracontractuelles

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

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

## CHAPITRE II

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

#### Article 37

##### Réclamations administratives

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

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

§ 3. Les billets, bulletins de bagages et autres pièces 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 38

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

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

#### Article 39

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

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

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

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

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

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

#### Article 40

##### Compétence

Les actions judiciaires fondées sur la présente Convention ne peuvent être intentées que devant le juge compétent de l'Etat duquel relève le chemin de fer actionné, à moins qu'il n'en soit décidé

autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

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

#### Article 41

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

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

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

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

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

#### Article 42

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

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

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

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

b) en cas de réclamation pour retard, lorsqu'elle est faite à l'un des chemins de fer désignés par l'article 39, § 2, dans un délai ne dépassant pas vingt et un jours non compris celui de la réception des bagages par l'ayant droit;

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

1° si la perte ou l'avarie a été constatée avant la réception des bagages par l'ayant droit conformément à l'article 41;

2° si la constatation, qui aurait dû être faite conformément à l'article 41, n'a été omise que par la faute du chemin de fer;

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

1° qu'immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les trois jours qui suivent la réception des bagages, la demande de constatation conforme à l'article 41 soit faite par l'ayant droit; lorsque ce délai doit prendre fin un dimanche ou un jour férié légal, son expiration est reportée au premier jour ouvrable suivant;

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

## Article 43

### Prescription de l'action

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

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

§ 2. La prescription court:

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

b) pour les actions en indemnité pour perte totale: du quatorzième jour qui suit l'expiration du délai prévu à l'article 20, § 2;

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

d) pour les actions en paiement d'un supplément de droit réclamé par la douane ou d'autres autorités administratives: du jour de la réclamation de la douane ou de ces autorités;

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

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

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

la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait.

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

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

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

### CHAPITRE III

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

##### Article 44

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

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

##### Article 45

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

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

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

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

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

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

#### Article 46

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

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

#### Article 47

##### Procédure de recours

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

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

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

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

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

#### Article 48

##### Compétence pour les recours

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

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

**Article 49****Accords au sujet des recours**

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

**TITRE IV****Dispositions diverses****Article 50****Application du droit national**

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

**Article 51****Règles générales de procédure**

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

**Article 52****Exécution des jugements. Saisies et cautions**

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

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

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

§ 3. Le matériel roulant du chemin de fer, ainsi que les objets de toute nature servant au transport et appartenant au chemin de



fer, tels que containers, agrès de chargement, bâches, etc., ne peuvent faire l'objet d'une saisie, sur un territoire autre que celui de l'Etat duquel relève le chemin de fer propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de ce dernier Etat.

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

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

#### Article 53

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

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

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

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

#### Article 54

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

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

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

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

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

d) de tenter, à la demande d'un des Etats contractants ou d'une des entreprises de transport dont les lignes sont inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 55, la conciliation, soit en prêtant ses bons offices ou sa médiation, soit de toute autre manière, en vue de régler les différends entre 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 64, quand il y a lieu.

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

#### Article 55

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

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

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

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

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

#### Article 56

##### Dispositions complémentaires

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

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

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

## Article 57

### Règlement des différends par voie d'arbitrage

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

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

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

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

1° des litiges entre Etats contractants,

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

3° des litiges entre Etats non contractants,

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

b) des litiges entre entreprises de transport;

c) des litiges entre entreprises de transport et usagers;

d) des litiges entre usagers.

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

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

**TITRE V****Dispositions exceptionnelles****Article 58****Responsabilité en trafic fer-mer**

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

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

Ces causes d'exonération sont les suivantes:

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

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 59

### Responsabilité en cas d'accidents nucléaires

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

## TITRE VI

### Dispositions finales

#### Article 60

##### Signature

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

#### Article 61

##### Ratifications. Mise en vigueur

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

Lorsque la Convention aura été ratifiée par quinze Etats ou au plus tard un an après la signature, le Gouvernement suisse se mettra

en rapport avec les Gouvernements intéressés à l'effet d'examiner avec eux la possibilité de mettre la Convention en vigueur.

## Article 62

### Adhésion à la Convention

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

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

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

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

## Article 63

### Durée de l'engagement des Etats contractants

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

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

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

§ 2. Les Etats admis à participer à la Convention au cours de la période quinquennale ou d'une des périodes triennales sont engagés jusqu'à la fin de cette période, puis jusqu'à la fin de chacune

des périodes suivantes, tant qu'ils n'auront pas dénoncé leur engagement un an au moins avant l'expiration de l'une d'entre elles.

#### Article 64

##### Révision de la Convention

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

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

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

D'entente avec la majorité des Etats contractants, l'Office central 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 II sont applicables par analogie à ces Commissions.

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

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

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

tation à la connaissance des Gouvernements des Etats contractants. L'Office central désigne ce jour lors de la notification de l'acceptation des décisions.

#### Article 65

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

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

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

En cas de divergence, le texte français fait foi.

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

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

Pour l'Algérie:

(s.) M'HAMED YOUSFI

Pour l'Autriche:

(s.) R. STANFEL

Pour la Belgique:

(s.) L. COLOT

Pour la Bulgarie:

(s.) L. ANGUELOV

Pour le Danemark:

(s.) S. A. JENSTRUP

Pour l'Espagne:

(s.) J. F. DE ALCOVER

Pour la Finlande:

(s.) HAKAN KROGIUS

Pour la France:

(s.) J. GABARRA



Pour la Grèce:

(s.) J. GEORGIU

Pour la Hongrie:

(s.) D. KUZSEL

Pour l'Irak:

(s.) A. J. AL-SAAD

Pour l'Iran:

Pour l'Irlande:

(s.) J. O'CALLAGHAN

Pour l'Italie:

(s.) FRANCO MOLINENGO

Pour le Liban:

(s.) M. FARAH

Pour le Liechtenstein:

(s.) BECK

Pour le Luxembourg:

(s.) EICHHORN

Pour le Maroc:

(s.) EL FASSI

Pour la Norvège:

(s.) N. A. JÖRGENSEN

Pour les Pays-Bas:

(s.) BEELAERTS VAN BLOKLAND

Pour la Pologne:

(s.) ZÓLCIŃSKI

Pour le Portugal:

(s.) ABILIO PINTO DE LEMOS

Pour la Roumanie:

(s.) A-D. POPA

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

(s.) G. G. D. HILL

Pour la Suède:

(s.) GUNNAR TORGILS

Pour la Suisse:

(s.) SCHALLER

Pour la Syrie:

(s.) AL HASSAN

Pour la Tchécoslovaquie:

(s.) Dr. ZACH

Pour la Tunisie:

(s.) T. AMEUR

Pour la Turquie:

(s.) KEMAL DEMIRER

(s.) H. GERMİYANLIGİL

Pour la Yougoslavie:

(s.) L. ILIČ

---

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

Article premier

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

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

A cet effet, le Comité administratif

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

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

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

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

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

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

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

Il tient au moins une réunion ordinaire chaque année; il tient, en outre, des réunions 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.

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

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

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 diplomatique chargée de déterminer sa composition, au moins deux mois avant l'ouverture de celle-ci, un rapport sur l'ensemble de son activité depuis la conférence précédente.

## Article 2

§ 1. Les frais de l'Office central sont supportés par les Etats contractants proportionnellement à la longueur des lignes de chemins de fer ou des parcours auxquels s'applique la Convention. Toutefois, les lignes de navigation participent aux dépenses proportionnellement à la moitié seulement de leurs parcours. Pour chaque Etat, la contribution ne peut dépasser son montant fixé par kilomètre. Sur proposition du Comité administratif en fonction, ce montant est arrêté pour chaque période quinquennale par la Conférence diplomatique chargée selon les dispositions de l'article premier, § 2b), du présent Règlement de déterminer la composition du Co-

mité administratif pour cette même période. Exceptionnellement, cette contribution peut, après accord entre le Gouvernement intéressé et l'Office central, et approbation du Comité administratif, être réduite de cinquante pour cent au maximum pour des lignes exploitées dans des conditions particulières. Le montant du crédit annuel afférent au kilomètre est fixé, pour chaque exercice, par le Comité administratif, l'Office central entendu. Il est toujours perçu en totalité. Lorsque les dépenses effectives de l'Office central n'ont pas atteint le montant du crédit calculé sur cette base, le solde non dépensé est versé à un fonds de réserve.

§ 2. A l'occasion de la remise aux Etats contractants du rapport de gestion et du relevé des comptes annuels, l'Office central les invite à verser leur part contributive aux dépenses de l'exercice écoulé. L'Etat qui, à la date du 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 recouverts doivent, autant que possible, être couverts au moyen des crédits ordinaires dont dispose l'Office central et peuvent être répartis sur quatre exercices. La partie du déficit qui n'aurait pas pu être comblée de la sorte est portée, dans un compte spécial, au débit des autres Etats contractants dans la proportion du nombre de kilomètres de lignes soumises à la Convention à l'époque de la mise en compte et, pour chacun, dans la mesure où il a déjà, pendant la période de deux ans qui s'est terminée par la retraite de l'Etat défaillant, été partie avec lui à la Convention.

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

## Article 3

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

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

## Article 4

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

§ 2. Si l'Office central estime que les motifs de refus allégués sont suffisamment fondés, il renvoie les parties à se poursuivre devant le juge compétent ou, si les parties en font la demande, devant le tribunal arbitral prévu à l'article 57 de la Convention (Annexe III).

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

§ 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 pen-

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

#### Article 5

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

---

#### ANNEXE II

(Article 64, § 3)

### **Statut relatif à la Commission de révision**

#### Article premier

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

#### Article 2

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

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

#### Article 3

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

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

Chaque Etat supporte les frais de ses représentants.

#### Article 4

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

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

## Article 5

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

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

## Article 6

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

## Article 7

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

## Article 8

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

## Article 9

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

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

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

## Article 10

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

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

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



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

#### Article 11

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

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

### ANNEXE III (Article 57)

#### Règlement d'arbitrage

##### Article premier

##### *Nombre des arbitres*

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

##### Article 2

##### *Choix des arbitres*

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

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

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

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

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.

---

C. VERTALING**INTERNATIONAAL VERDRAG BETREFFENDE HET VERVOER  
VAN REIZIGERS EN BAGAGE PER SPOORWEG (CIV)**

De ondergetekende gevolmachtigden,

overtuigd van de noodzaak het Internationaal Verdrag betreffende het vervoer van reizigers en bagage, ondertekend te Bern op 25 februari 1961, te herzien, hebben overeenkomstig artikel 68 van genoemd Verdrag besloten te dien einde een nieuw Verdrag te sluiten en zijn overeengekomen als volgt:

**TITEL I****Onderwerp en werkingssfeer van het Verdrag****Artikel 1**

*Spoorwegen en vervoer waarop het Verdrag van toepassing is*

§ 1. Dit Verdrag is, behoudens de in de volgende paragrafen genoemde uitzonderingen, van toepassing op alle vervoer van reizigers en bagage met internationale vervoerdocumenten opgesteld voor trajecten gelegen op het grondgebied van ten minste twee der Verdragsluitende Staten, welke trajecten uitsluitend de lijnen omvatten die op de overeenkomstig artikel 55 opgestelde lijst zijn ingeschreven.

§ 2. Vervoer waarvan het station<sup>1)</sup> van vertrek en het station van aankomst op het grondgebied van een zelfde Staat zijn gelegen en waarbij uitsluitend voor doorvoer van het grondgebied van een andere Staat wordt gebruik gemaakt, is niet onderworpen aan dit Verdrag:

a) wanneer de lijnen over welke de doorvoer plaats vindt uitsluitend worden geëxploiteerd door een spoorweg van de Staat van vertrek;

b) wanneer de lijnen over welke de doorvoer plaats vindt niet uitsluitend door een spoorweg van de Staat van vertrek worden geëxploiteerd, doch indien de belanghebbende Staten of spoorwegen overeenkomsten hebben gesloten, krachtens welke dit vervoer niet als internationaal wordt aangemerkt.

§ 3. Vervoer tussen stations van twee aangrenzende Staten en tussen stations van twee Staten in doorvoer over het grondgebied van een derde Staat, is, indien de lijnen over welke het vervoer plaats vindt uitsluitend worden geëxploiteerd door spoorwegen van één van deze drie Staten en de wetten en reglementen van geen van deze Staten zich daartegen verzetten, onderworpen aan het recht van de Staat waaronder de spoorwegen vallen, die de lijnen waarover het vervoer plaats heeft, exploiteren.

<sup>1)</sup> Onder „station” worden eveneens verstaan de voor het publiek voor de uitvoering van de vervoerovereenkomst opengestelde havenkantoren van scheepvaartlijnen en alle kantoren van autodiensten.

§ 4. Bij de internationale tarieven worden de verbindingen aangegeven, waarvoor internationale vervoerdocumenten worden afgegeven.

## Artikel 2

### *Bepalingen betreffende gecombineerd vervoer*

§ 1. Behalve spoorweglijnen kunnen op de in artikel 1 genoemde lijst ook worden ingeschreven lijnen van geregeld uitgevoerde auto- of scheepvaartdiensten, die aansluiting geven op spoorwegtrajecten en waarover internationaal vervoer plaats heeft, onder voorbehoud dat zulke lijnen, voorzover zij ten minste twee Verdragssluitende Staten verbinden, slechts met gemeenschappelijke toestemming van deze Staten op de lijst kunnen worden ingeschreven.

§ 2. De ondernemingen die deze diensten of lijnen exploiteren dienen zich te houden aan alle verplichtingen, en genieten alle rechten, die krachtens dit Verdrag voor de spoorwegen gelden, onder voorbehoud van de afwijkingen die noodzakelijkerwijs voortvloeien uit de verschillende wijzen van vervoer. Van de bepalingen van dit Verdrag betreffende de aansprakelijkheid mag evenwel niet worden afgeweken.

§ 3. Elke Staat die een der in § 1 aangeduide diensten of lijnen op de lijst wil laten inschrijven, moet de nodige maatregelen nemen, opdat de in § 2 bedoelde afwijkingen op dezelfde wijze als de tarieven worden bekend gemaakt.

§ 4. Voor internationaal vervoer, waarbij zowel van spoorwegen als van andere dan de in § 1 omschreven diensten of lijnen gebruik wordt gemaakt, kunnen de spoorwegen gemeenschappelijk met de belanghebbende vervoerondernemingen tariefbepalingen opstellen, die een van dit Verdrag afwijkende rechtsregeling bevatten, teneinde rekening te houden met de bijzonderheden van elke wijze van vervoer. Zij kunnen in dit geval het gebruik van een ander vervoerdocument voorschrijven dan in dit Verdrag is voorzien.

## Artikel 3

### *Vervoerplicht van de spoorweg*

§ 1. De spoorweg is verplicht alle vervoer van reizigers en bagage uit te voeren volgens de bepalingen van dit Verdrag, mits:

- a) de reiziger zich onderwerpt aan de bepalingen van dit Verdrag en van de internationale tarieven;
- b) het vervoer met de gewone middelen van vervoer mogelijk is;
- c) het vervoer niet wordt belemmerd door omstandigheden, die de spoorweg niet kan afwenden en die door zijn toedoen niet te verhelpen zijn.

§ 2. Wanneer het bevoegde gezag heeft beslist dat de dienst geheel of gedeeltelijk zal worden opgeheven of gestaakt, moeten de daartoe genomen maatregelen onverwijld ter kennis van het publiek en van de spoorwegen worden gebracht; deze laatste moeten op hun beurt de spoorwegen van de andere Staten inlichten met het oog op bekendmaking hunnerzijds.

§ 3. Elke door de spoorweg op de bepalingen van dit artikel gemaakte inbreuk kan aanleiding geven tot een vordering tot vergoeding van de veroorzaakte schade.

## TITEL II

### De vervoerovereenkomst

#### HOOFDSTUK I

#### Vervoer van reizigers

##### Artikel 4

##### *Recht op vervoer*

Tenzij bij de internationale tarieven anders is bepaald, moet de reiziger vanaf de aanvang van de reis van een geldig vervoerdocument zijn voorzien. Hij is verplicht dit gedurende de gehele reis te bewaren, het op verzoek aan ieder die met de controle is belast, te laten zien en het aan het einde van de reis af te geven.

##### Artikel 5

##### *Plaatsbewijzen*

§ 1. De voor een onder dit Verdrag vallend internationaal vervoer afgegeven plaatsbewijzen moeten het teken  $\mathcal{Q}$  dragen.

§ 2. Tenzij bij de internationale tarieven anders is bepaald, moeten op de plaatsbewijzen de volgende gegevens voorkomen:

- a) een aanduiding der stations van vertrek en van bestemming;
- b) de reisweg; wanneer het gebruik van verschillende reiswegen of vervoermiddelen is toegestaan, moet deze bevoegdheid worden vermeld;
- c) de soort trein en de rijtuigklasse;
- d) de vrachtprijs;
- e) de dag, waarop de geldigheid aanvangt;
- f) de geldigheidsduur.

§ 3. Bij de internationale tarieven of de tussen de spoorwegen gesloten overeenkomsten wordt de taal vastgesteld, waarin de plaatsbewijzen moeten worden gedrukt en ingevuld, alsmede hun vorm en inhoud.

§ 4. Plaatsbewijzen in een omslag, die krachtens een internationaal tarief zijn afgegeven, vormen tezamen een enkel vervoerdocument in de zin van dit Verdrag.

§ 5. Tenzij bij de internationale tarieven anders is bepaald, kan een plaatsbewijs slechts worden overgedragen, wanneer het niet op naam is gesteld en de reis nog niet is aangevangen.

§ 6. De reiziger is verplicht bij het in ontvangst nemen van het plaatsbewijs zich ervan te overtuigen dat het met zijn aanwijzingen in overeenstemming is.

## Artikel 6

### *Prijsvermindering voor kinderen*

§ 1. Kinderen beneden vijf jaar worden kosteloos zonder plaatsbewijs vervoerd, wanneer voor hen geen afzonderlijke plaats wordt verlangd.

§ 2. Kinderen van vijf tot tien jaar en jongere kinderen voor wie een afzonderlijke plaats wordt verlangd, worden vervoerd tegen verminderde prijzen, die niet meer mogen bedragen dan de helft der prijzen der plaatskaarten voor volwassenen, behoudens wat betreft de toeslagen voor het gebruik van bepaalde rijtuigen of treinen en onverminderd de afronding der bedragen volgens de bepalingen van de onderneming welke het plaatsbewijs heeft afgegeven.

Deze vermindering behoeft niet te worden verleend op de prijzen der plaatsbewijzen, welke reeds een andere vermindering inhouden ten opzichte van de gewone prijs van een enkele reis.

§ 3. Bij de internationale tarieven kunnen evenwel leeftijdsgrenzen worden vastgesteld welke verschillen van die welke in de §§ 1 en 2 zijn vermeld, mits deze grenzen niet lager liggen dan vier jaar wat betreft het kosteloos vervoer bedoeld in § 1 en niet lager dan tien jaar bij toepassing van de verminderde prijzen bedoeld in § 2.

## Artikel 7

### *Geldigheidsduur der plaatsbewijzen. Onderbrekingen van de reis Gebruik van de plaatsen*

De geldigheidsduur van de plaatsbewijzen en de onderbreking van de reis worden geregeld bij de internationale tarieven.

Het recht op en de aanwijzing en bespreking van plaatsen in de treinen worden geregeld bij de tarieven of de voorschriften van de spoorwegen.

## Artikel 8

*Verandering van klasse of van trein*

De reiziger mag op de voorwaarden welke bij de internationale tarieven zijn vastgesteld plaats nemen in een hogere klasse of overgaan in een trein van een duurder soort dan op zijn plaatsbewijs is aangegeven of zijn reisweg laten veranderen.

## Artikel 9

*Reizigers zonder geldig plaatsbewijs*

§ 1. De reiziger die geen geldig plaatsbewijs kan tonen, is verplicht boven de voor de reis verschuldigde vracht een toeslag te betalen; deze toeslag wordt berekend volgens de reglementen van de spoorweg welke de toeslag heeft gevorderd.

§ 2. Plaatsbewijzen welke een ongeoorloofde wijziging hebben ondergaan worden als ongeldig aangemerkt en door het spoorwegpersoneel ingetrokken.

§ 3. De reiziger die weigert de vrachtprijs of de toeslag onmiddellijk te voldoen kan van de reis worden uitgesloten. De uitgesloten reiziger kan niet eisen dat zijn bagage op een ander station dan het station van bestemming te zijner beschikking wordt gesteld.

## Artikel 10

*Personen die niet of voorwaardelijk tot de trein worden toegelaten*

§ 1. Tot de trein worden niet toegelaten of uit de trein kunnen onderweg worden verwijderd:

a) personen in beschoonken toestand, zij die zich op onbehoorlijke wijze gedragen of die de wettelijke of reglementaire voorschriften niet opvolgen; zij hebben geen aanspraak op terugbetaling van de prijs van hun plaatsbewijs, noch op die welke zij voor het vervoer van hun bagage hebben betaald;

b) personen van wie het zich laat aanzien dat zij wegens ziekte of om andere redenen voor hun medereizigers hinderlijk zullen zijn, tenzij een gehele rijtuigafdeling vooraf voor hen is afgehuurd of tegen betaling te hunner beschikking kan worden gesteld; personen die onderweg ziek zijn geworden moeten evenwel ten minste worden vervoerd tot het eerste station waar het mogelijk is hun de nodige verzorging te geven. De voor de reis betaalde prijs zal hun overeenkomstig de bij artikel 23 gestelde voorwaarden worden terugbetaald, na aftrek van het op het afgelegde traject betrekking hebbende deel; in voorkomende gevallen wordt bij vervoer van bagage op gelijke wijze gehandeld.

§ 2. Het vervoer van personen die door besmettelijke ziekten zijn aangetast wordt beheerst door internationale verdragen en reglementen of, bij gebreke daarvan, door de in iedere Staat van kracht zijnde wetten en reglementen.

### Artikel 11

#### *Medenemen van handbagage en van dieren in de rijtuigen*

§ 1. De reizigers mogen gemakkelijk draagbare voorwerpen (handbagage) kosteloos in de rijtuigen medenemen. Iedere reiziger heeft voor zijn handbagage slechts de beschikking over de ruimte boven en onder zijn zitplaats.

Deze bepaling is van overeenkomstige toepassing, wanneer de rijtuigen van een bijzonder type zijn, met name wanneer zij van een bagageruimte zijn voorzien.

§ 2. In de rijtuigen mogen niet worden medegenomen:

a) stoffen en voorwerpen welke krachtens artikel 15 letter c) van vervoer als bagage zijn uitgesloten, tenzij bij de tarieven anders is bepaald; reizigers, die in de uitoefening van de openbare dienst of krachtens een wettelijke of ambtelijke machtiging een vuurwapen dragen, mogen evenwel munitie medenemen, indien daarbij de laagste maximumhoeveelheid die in de voor de betrokken grondgebieden van kracht zijnde reglementen is vastgesteld niet wordt overschreden; bewakers die gevangenen begeleiden en met dezen in afzonderlijke rijtuigen of rijtuigafdelingen reizen, mogen geladen vuurwapenen medenemen;

b) voorwerpen die door hun aard voor de reizigers lastig of hinderlijk kunnen zijn of schade kunnen veroorzaken;

c) voorwerpen die krachtens de voorschriften der douane of van andere ambtelijke autoriteiten niet in de rijtuigen mogen worden medegenomen;

d) levende dieren. Honden worden evenwel toegelaten indien zij op schoot of op de vloer van de wagen aan een korte lijn worden gehouden en zodanig zijn genuïlkorfd dat zij hun omgeving niet in gevaar kunnen brengen; voorts worden toegelaten kleine dieren, indien zij zijn opgesloten in kooien, kisten, manden of andere doeltreffende verpakkingen, die zodanig moeten zijn ontworpen dat zij elk letsel of elke verontreiniging van reizigers alsmede elke schade of bevulling van de wagen en de zich daarin bevindende handbagage uitsluiten en indien deze verpakkingen op schoot kunnen worden gehouden of als handbagage kunnen worden neergezet. Honden en andere kleine dieren worden voorts slechts toegelaten indien zij de reizigers niet kunnen hinderen door hun reuk of hun lawaai, als de wetten en de reglementen der onderscheiden Staten zich daartegen niet verzetten en als geen der reizigers daartegen bezwaar maakt. Bij de tarieven of de dienstregelingen kan het toelaten van dieren in bepaalde soorten van rijtuigen of treinen worden verboden of toege-



staan. Bij de tarieven wordt bepaald of en voor welke dieren vracht moet worden betaald.

§ 3. Wanneer een reiziger in overtreding van de bepalingen van de §§ 1 en 2, letter *b*), voorwerpen of dieren in het rijtuig heeft medegenomen, wordt bij de tarieven bepaald of en op welke voorwaarden deze voorwerpen en dieren kunnen worden vervoerd.

§ 4. Wanneer een ernstig vermoeden bestaat van overtreding der bepalingen van § 2, is het spoorwegpersoneel bevoegd zich in tegenwoordigheid van de reiziger te overtuigen van de aard van de in de rijtuigen medegenomen voorwerpen, met uitzondering van die genoemd in § 2 onder letter *c*). Indien het niet mogelijk is vast te stellen wie degene is die de aan een onderzoek onderworpen voorwerpen heeft medegenomen, verricht de spoorweg dit onderzoek in tegenwoordigheid van twee niet tot de spoorweg behorende getuigen.

§ 5. Voorwerpen en dieren die de reiziger in het rijtuig medeneemt moeten door hemzelf worden bewaakt, behalve wanneer dit niet mogelijk is, doordat hij zich bevindt in een rijtuig van een bijzonder type, als bedoeld in § 1.

De reiziger is aansprakelijk voor alle schade die is veroorzaakt door de voorwerpen of de dieren die hij in het rijtuig heeft medegenomen, tenzij hij bewijst dat de schade is veroorzaakt door schuld van de spoorweg.

## Artikel 12

### *Treinen. Dienstregelingen*

§ 1. Voor het vervoer zijn bestemd de in de dienstregelingen opgenomen gewone treinen en de treinen welke naar behoefte worden ingelegd.

§ 2. De spoorwegen moeten op passende wijze de dienstregeling van de treinen ter kennis van het publiek brengen.

§ 3. Bij de dienstregelingen of de tarieven moeten de beperkingen op het gebruik van bepaalde treinen of bepaalde klassen worden aangegeven.

## Artikel 13

### *Gemiste aansluitingen. Uitvallen van treinen*

Wanneer ten gevolge van vertraging van een trein de aansluiting op een andere trein wordt gemist of wanneer een trein op het geheel of een gedeelte van zijn traject is uitgevallen en de reiziger zijn reis wenst voort te zetten, is de spoorweg verplicht hem met zijn bagage, voor zover dit mogelijk is en zonder enige bijbetaling, verder te vervoeren met een trein, die over dezelfde of over een andere route van de bij de oorspronkelijke reisweg betrokken spoorwegen naar dezelfde bestemming voert,

teneinde het de reiziger mogelijk te maken met minder vertraging zijn bestemming te bereiken. De stationschef moet, zo nodig, op het plaatsbewijs aantekenen, dat de aansluiting gemist of de trein uitgevallen is, voor zoveel nodig de geldigheidsduur verlengen en het voor de nieuwe reisweg voor een hogere klasse of voor een trein waarvoor hogere tarieven gelden, geldig maken. De spoorweg kan echter het gebruik van bepaalde treinen op grond van tarief of dienstregeling uitsluiten.

## HOOFDSTUK II

### Vervoer van bagage

#### Artikel 14

##### *Ten vervoer toegelaten voorwerpen*

§ 1. Ten vervoer als bagage worden toegelaten voorwerpen die verpakt zijn in koffers, manden, valiezen, reiszakken, hoedendozen en dergelijke verpakkingsmiddelen, alsmede deze verpakkingsmiddelen zelf.

§ 2. Bij de internationale tarieven kan onder zekere voorwaarden vervoer als bagage van andere voorwerpen en dieren worden toegestaan.

§ 3. De spoorweg heeft het recht het vervoer van bagage met bepaalde treinen of soorten van treinen uit te sluiten of te beperken.

#### Artikel 15

##### *Van vervoer uitgesloten voorwerpen*

Van vervoer als bagage zijn uitgesloten:

a) voorwerpen welke uitsluitend per post mogen worden vervoerd, ook al betreft dit slechts één der Staten, over wiens gebied de bagage moet worden vervoerd;

b) voorwerpen waarvan het vervoer is verboden, ook al betreft dit slechts één der Staten over wiens gebied de bagage moet worden vervoerd;

c) gevaarlijke stoffen en voorwerpen, in het bijzonder geladen vuurwapens, ontplofbare en brandbare stoffen en voorwerpen, stoffen die de verbranding bevorderen (oxyderend werkende stoffen), vergiftige, radioactieve en bijtende stoffen, alsmede kwalijk riekende en gevaar voor besmetting opleverende stoffen.

Bij de internationale tarieven kunnen bepaalde stoffen en voorwerpen die volgens letter c) zijn uitgesloten onder zekere voorwaarden ten vervoer als bagage worden toegelaten.

## Artikel 16

*Verantwoordelijkheid van de reiziger voor zijn bagage. Boeten*

§ 1. De houder van het bagagebiljet is verantwoordelijk voor de naleving van de bepalingen der artikelen 14 en 15; hij draagt alle gevolgen van overtreding van die bepalingen.

§ 2. Wanneer de wetten en reglementen van de Staat op welks grondgebied het feit zich voordoet zulks niet verbieden, heeft de spoorweg het recht om, bij ernstig vermoeden van overtreding, te onderzoeken of de inhoud der bagage aan de voorschriften voldoet. De houder van het bagagebiljet wordt verzocht bij het onderzoek tegenwoordig te zijn; wanneer hij zich niet aanmeldt of niet te bereiken is, moet, indien geen andere wetten of reglementen in de Staat waar het onderzoek plaats heeft gelden, dit onderzoek in tegenwoordigheid van twee niet tot de spoorweg behorende getuigen geschieden. Wanneer een overtreding wordt vastgesteld, moeten de door het onderzoek veroorzaakte kosten door de houder van het bagagebiljet worden betaald.

§ 3. Bij overtreding van de bepalingen van de artikelen 14 en 15 moet de houder van het bagagebiljet een bij de internationale tarieven te bepalen boete betalen, onverminderd zijn verplichting tot bijbetaling van het vrachtverschil en, zo nodig, tot betaling van schadevergoeding.

## Artikel 17

*Toestand, verpakking en merking der bagage*

§ 1. Bagage welke in ondeugdelijke toestand verkeert of onvoldoende is verpakt, of welke duidelijke sporen van beschadiging vertoont, mag door de spoorweg worden geweigerd. Wordt zij niettemin ten vervoer aangenomen, dan heeft de spoorweg het recht een desbetreffende aantekening op het bagagebiljet aan te brengen. Het in ontvangst nemen door de reiziger van het bagagebiljet waarop een dergelijke aantekening is gesteld wordt beschouwd als bewijs dat hij de juistheid van deze aantekening heeft erkend.

§ 2. De reiziger is gehouden op elk collo, op een goed zichtbare plaats, zijn naam en adres, alsmede het station en het land van bestemming aan te geven; deze aanduiding mag niet loslaten en moet duidelijk leesbaar en onuitwisbaar zijn en elke verwarring uitsluiten. De spoorweg heeft het recht colli zonder de voorgeschreven aanduidingen te weigeren. Vervallen aanduidingen moeten door de reiziger worden verwijderd of onleesbaar worden gemaakt.

## Artikel 18

*Inschrijving en vervoer van bagage*

§ 1. Inschrijving van bagage vindt slechts plaats op vertoon van plaatsbewijzen die ten minste tot het station van bestemming der bagage en over de op het plaatsbewijs aangegeven reisweg geldig zijn.

Is het plaatsbewijs over verschillende reismegen geldig of bezit de plaats van bestemming meer dan één station, dan moet de reiziger de te volgen reismegen of het station waarvoor de bagage moet worden ingeschreven duidelijk aangeven. De spoorweg is niet aansprakelijk voor de gevolgen van niet-naleving van dit voorschrift door de reiziger.

Indien dit in de tarieven is bepaald, is de reiziger bevoegd binnen de geldigheidsduur van zijn plaatsbewijs bagage óf rechtstreeks voor het gehele traject van het station van vertrek tot dat van bestemming, óf voor willekeurige gedeelten van het gehele traject te doen inschrijven.

Bij de tarieven wordt bepaald, of en onder welke voorwaarden bagage over een andere dan de op het plaatsbewijs aangegeven reismegen of wel zonder dat een plaatsbewijs behoefte te worden vertoond, ten vervoer kan worden toegelaten. Wanneer bij de tarieven is bepaald dat bagage ten vervoer mag worden toegelaten zonder dat een plaatsbewijs behoefte te worden vertoond, gelden de bepalingen van dit Verdrag betreffende de rechten en plichten van de van bagage vergezeldde reiziger ook voor de afzender van bagage die zonder vertoon van plaatsbewijzen wordt ingeschreven.

§ 2. De bagagevracht moet bij de inschrijving worden voldaan.

§ 3. Overigens gelden voor de wijze van inschrijving van bagage de wetten en reglementen die voor het station van vertrek van kracht zijn.

§ 4. De reiziger kan met inachtneming van de voor het station van vertrek geldende bepalingen de trein aanwijzen waarmede zijn bagage moet worden verzonden. Maakt hij van deze bevoegdheid geen gebruik, dan wordt zij met de eerstvolgende geschikte trein verzonden.

Moet de bagage op een tussengelegen station worden overgeladen, dan behoort het vervoer plaats te hebben met de eerstvolgende trein waarmede onder de voorwaarden vastgesteld bij de voor het binnenlands verkeer geldende reglementen, het gewone vervoer der bagage moet geschieden.

De verzending van bagage kan onder de hierboven aangegeven voorwaarden alleen plaats vinden, indien de door de douane en andere ambtelijke autoriteiten bij vertrek of onderweg vereiste formaliteiten zich daar niet tegen verzetten.

## Artikel 19

### *Bagagebiljet*

§ 1. Bij de inschrijving der bagage wordt aan de reiziger een bagagebiljet uitgereikt.

§ 2. De bagagebiljetten, afgegeven voor een internationaal vervoer dat onder dit Verdrag valt, moeten het teken  $\mathcal{L}$  dragen en behoudens bij de internationale tarieven bepaalde uitzonderingen, moeten daarop de volgende gegevens voorkomen:

a) de vermelding van de stations van vertrek en van bestemming;

- b) de reisweg;
- c) de dag waarop en de trein waarvoor de bagage ter inschrijving is aangeboden;
- d) het aantal plaatsbewijzen, tenzij de bagage zonder vertoon van een plaatsbewijs ter inschrijving werd aangeboden;
- e) het aantal en het gewicht der stukken bagage;
- f) het bedrag van de bagagevracht en van andere kosten.

§ 3. Bij de internationale tarieven of de tussen de spoorwegen gesloten overeenkomsten wordt de vorm en de taal vastgesteld, waarin de bagagebiljetten moeten worden gedrukt en ingevuld.

§ 4. De reiziger is verplicht bij het in ontvangst nemen van het bagagebiljet zich ervan te overtuigen, dat dit is opgesteld in overeenstemming met zijn aanwijzingen.

## Artikel 20

### *Aflevering*

§ 1. De aflevering van de bagage vindt plaats tegen afgifte van het bagagebiljet en, eventueel, tegen betaling van de op de zending drukkende kosten. De spoorweg behoeft niet te onderzoeken of de houder van het bagagebiljet bevoegd is de bagage in ontvangst te nemen.

Met de aflevering van de bagage aan de houder van het bagagebiljet worden gelijkgesteld de afgifte hiervan, verricht overeenkomstig de van kracht zijnde bepalingen, aan de douane of de belastinginstanties in hun expeditielokalen of hun entrepots, wanneer deze zich niet onder bewaking van de spoorweg bevinden, alsmede het onder de hoede van een derde stellen van levende dieren.

§ 2. De houder van het bagagebiljet heeft het recht de afgifte van de bagage op het daarvoor aangewezen bureau van het station van bestemming te vorderen, zodra na aankomst van de trein waarmede de bagage moest worden vervoerd, de tijd vereist voor het ter beschikking stellen en, zo nodig, voor de vervulling van de door de douane en andere ambtelijke autoriteiten gestelde formaliteiten, is verstreken.

§ 3. Kan het bagagebiljet niet worden afgegeven dan is de spoorweg alleen tot aflevering der bagage verplicht, wanneer de verzoeker zijn recht daarop bewijst; komt de bewijslevering de spoorweg onvoldoende voor, dan kan deze vorderen dat zekerheid wordt gesteld.

§ 4. De bagage wordt afgeleverd op het station waarvoor ze is ingeschreven. Evenwel mag op door de houder van het bagagebiljet hiertoe tijdig gedaan verzoek, als de omstandigheden het veroorloven en de voorschriften van de douane en van andere overheidsinstanties

zich daar niet tegen verzetten, de bagage op het station van vertrek worden teruggegeven of op een station onderweg worden afgeleverd tegen afgifte van het bagagebiljet en, indien dit ingevolge het tarief is vereist, bovendien op vertoon van het plaatsbewijs.

§ 5. De houder van het bewijs, aan wie de bagage niet onder de in § 2 genoemde voorwaarden wordt afgeleverd, kan eisen, dat op het bagagebiljet dag en uur worden vermeld, waarop hij de aflevering heeft verlangd.

§ 6. Indien de houder van het bagagebiljet zulks van hem verlangt behoort de spoorweg in zijn aanwezigheid de bagage te onderzoeken ten einde een beweerde schade vast te stellen. De houder van het bagagebiljet heeft het recht de inontvangstneming van de bagage te weigeren indien de spoorweg geen gevolg geeft aan zijn verzoek.

§ 7. Overigens gelden voor de aflevering de wetten en reglementen die op de met de aflevering belaste spoorweg van kracht zijn.

### HOOFDSTUK III

#### Gemeenschappelijke bepalingen voor het vervoer van reizigers en bagage

##### Artikel 21

###### *Tarieven. Bijzondere overeenkomsten*

§ 1. De internationale tarieven die door de spoorwegen worden opgesteld moeten alle bijzondere voorwaarden die voor het vervoer gelden, en alle voor de berekening der vrachtprijzen en bijkomende kosten nodige aanwijzingen bevatten. Zij moeten voorts, zo nodig, de voorwaarden bevatten, waarop met de wisselkoers rekening moet worden gehouden.

§ 2. De tarieven behoeven slechts te worden bekend gemaakt in de Staten welke spoorwegen als spoorwegen van vertrek of van aankomst daarbij zijn betrokken. Deze tarieven en hun wijzigingen treden op de bij hun aankondiging vermelde datum in werking. Prijsverhogingen en andere bepalingen, die verzwaring van de in deze tarieven opgenomen voorwaarden voor het vervoer ten gevolge hebben, treden niet eerder dan zes dagen na bekendmaking in werking.

De wijzigingen die, ten einde rekening te houden met schommelingen in de wisselkoers, in de bij de internationale tarieven vastgestelde prijzen en bijkomende kosten worden aangebracht, alsmede de verbetering van kennelijke fouten, treden daags na hun bekendmaking in werking.

§ 3. In ieder voor het internationale verkeer geopend station moet de reiziger kennis kunnen nemen van de internationale tarieven of van de uitreksels ervan, die de prijzen der aldaar verkrijgbare internationale plaatsbewijzen en de daarmee overeenstemmende vrachtprijzen voor de bagage aangeven.

§ 4. De tarieven moeten voor iedereen op dezelfde voorwaarden worden toegepast.

De spoorwegen kunnen, behoudens toestemming van hun Regeringen, bijzondere overeenkomsten sluiten, die kortingen op prijzen of andere voordelen bevatten, voor zover overeenkomstige voorwaarden worden toegepast voor reizigers die zich in overeenkomstige omstandigheden bevinden.

Kortingen op prijzen of andere voordelen kunnen worden verleend voor de spoorwegdienst, voor overheidsdiensten, liefdadige doeleinden, opvoeding of onderwijs.

Bekendmaking van de maatregelen welke krachtens de tweede en derde alinea worden genomen, is niet verplicht.

## Artikel 22

### *Door de douane en andere overheidsinstanties vereiste formaliteiten*

De reiziger moet zich onderwerpen aan de voorschriften die door de douane en andere overheidsinstanties zijn uitgevaardigd, zowel wat zijn persoon als wat het onderzoek van zijn bagage en handbagage betreft. Hij moet dat onderzoek bijwonen, behoudens bij de wetten en reglementen toegestane uitzonderingen. De spoorweg aanvaardt tegenover de reiziger generlei aansprakelijkheid voor het geval dat deze met die verplichtingen geen rekening mocht houden.

## Artikel 23

### *Terug- en bijbetalingen*

§ 1. De vervoerprijzen worden geheel of gedeeltelijk terugbetaald indien

- a) het plaatsbewijs niet of slechts gedeeltelijk is benut,
- b) het plaatsbewijs ten gevolge van plaatsgebrek is benut voor een lagere klasse of treinsoort dan waarvoor het is afgegeven,
- c) de bagage is teruggenomen, hetzij aan het station van verzenden, hetzij aan een tussenstation.

De bewijsstukken en verklaringen, welke dienen te worden overgelegd ter ondersteuning van de aanvraag tot terugbetaling, benevens de terug te betalen bedragen en de van terugbetaling uitgesloten bedragen, worden in de internationale tarieven vastgelegd.

§ 2. Deze tarieven kunnen evenwel in bepaalde gevallen de terugbetaling van de vervoerprijs uitsluiten of daaraan bepaalde voorwaarden verbinden.

§ 3. Elke aanvraag tot terugbetaling op grond van het bepaalde in dit artikel en in artikel 10, letter *b*), is niet ontvankelijk, indien zij niet bij de spoorweg wordt ingediend binnen een termijn van zes maanden, te rekenen voor de plaatsbewijzen vanaf het tijdstip van het verstrijken van hun geldigheid en voor de bagagebiljetten van het tijdstip van afgifte.

§ 4. In geval van onjuiste toepassing van het tarief of van een foutieve berekening van de vervoer- en andere kosten dient het te veel geïnde bedrag te worden terugbetaald door de spoorweg en het te weinig geïnde bedrag door de reiziger, indien zij een bedrag van twee franc per plaatsbewijs of per bagagebiljet te boven gaan.

§ 5. Voor de berekening van de te veel of te weinig geïnde bedragen wordt de officiële wisselkoers toegepast die gold op de dag waarop de vervoerprijs werd geïnd; indien de betaling is verricht in een andere munteenheid dan die, waarin de vracht werd geïnd, is de koers van de dag waarop deze betaling plaats vindt, van toepassing.

§ 6. In alle gevallen waarin dit artikel niet voorziet en bij gebreke van overeenkomsten tussen de spoorwegen zijn de in het land van vertrek geldende wetten en reglementen van toepassing.

#### Artikel 24

##### *Onenigheden*

Onenigheden tussen de reizigers onderling of tussen hen en het spoorwegpersoneel worden op de stations door de dienstdoende chef en onderweg door de hoofdconducteur voorlopig geregeld.

### TITEL III

#### **Aansprakelijkheid. Rechtsvorderingen**

##### **HOOFDSTUK I**

##### **Aansprakelijkheid**

#### Artikel 25

##### *Aansprakelijkheid voortvloeiende uit het vervoer van reizigers, handbagage en dieren*

§ 1. De aansprakelijkheid van de spoorweg voor de dood, de verwonding en ieder ander lichamelijk letsel van een reiziger, alsook voor schade veroorzaakt door vertraging of uitvallen van een trein of een gemiste aansluiting, blijft onderworpen aan de wetten en reglementen van de Staat waar het feit zich heeft voorgedaan. De hierna volgende artikelen van deze titel zijn op die gevallen niet van toepassing.



§ 2. De spoorweg is, voorzover het handbagage en dieren betreft, die ingevolge artikel 11, § 5, door de reiziger moeten worden bewaakt, slechts aansprakelijk voor de schade die door zijn schuld is veroorzaakt.

§ 3. De hierna volgende artikelen van deze titel zijn niet van toepassing op de gevallen, bedoeld in de §§ 1 en 2.

#### Artikel 26

##### *Gemeenschappelijke aansprakelijkheid van de spoorwegen voor bagage*

§ 1. De spoorweg die bagage voor vervoer heeft aanvaard en daarvoor een internationaal bagagebiljet heeft afgegeven, is aansprakelijk voor de uitvoering van het vervoer over het gehele traject, tot de aflevering.

§ 2. Elke volgende spoorweg treedt door het feit dat hij de bagage overneemt tot de vervoerovereenkomst toe en aanvaardt de daaruit voortvloeiende verplichtingen, onverminderd de bepalingen van artikel 39, § 2, die de spoorweg van bestemming betreffen.

#### Artikel 27

##### *Omvang van de aansprakelijkheid*

§ 1. De spoorweg is aansprakelijk voor vertraging in de aflevering, voor schade die voortvloeit uit geheel of gedeeltelijk verlies van de bagage, alsmede voor beschadiging van de bagage, van het tijdstip waarop zij voor vervoer wordt aanvaard of tot aan het tijdstip van aflevering.

§ 2. De spoorweg is van deze aansprakelijkheid ontheven, indien de vertraging in de aflevering, het verlies of de beschadiging is veroorzaakt door schuld van de reiziger, een door deze gegeven opdracht, die niet aan de schuld van de spoorweg te wijten is, een aan de bagage eigen gebrek of door omstandigheden die de spoorweg niet kon afwenden en waarvan deze de gevolgen niet kon ondervangen.

§ 3. De spoorweg is ontheven van deze aansprakelijkheid, wanneer het verlies of de beschadiging het gevolg is van bijzondere gevaren, verbonden aan de bijzondere aard der bagage of aan het ontbreken of de gebrekkige toestand van de verpakking of van het feit dat van het vervoer uitgesloten voorwerpen niettemin als bagage zijn verzonden.

#### Artikel 28

##### *Bewijslast*

§ 1. Het bewijs dat de vertraging in de aflevering, het verlies of de beschadiging door een der in artikel 27, § 2, genoemde feiten werd veroorzaakt, berust bij de spoorweg.

§ 2. Wanneer de spoorweg, gelet op de feitelijke omstandigheden, stelt dat het verlies of de beschadiging het gevolg kan zijn geweest van één of meer van de in artikel 27, § 3, genoemde bijzondere gevaren, bestaat het vermoeden dat het verlies of de beschadiging daarvan het gevolg is. De rechthebbende behoudt evenwel het recht te bewijzen dat de gehele schade of een deel daarvan niet is veroorzaakt door een van deze gevaren.

#### Artikel 29

##### *Vermoeden van verlies. Terugvinden van bagage*

§ 1. De rechthebbende kan zonder nadere bewijsvoering een stuk bagage als verloren beschouwen, wanneer het niet is afgeleverd of te zijner beschikking gesteld binnen veertien dagen na het overeenkomstig artikel 20, § 2, gedane verzoek om aflevering.

§ 2. Indien een als verloren beschouwd stuk bagage binnen een jaar nadat de aflevering is verzocht wordt teruggevonden, moet de spoorweg hiervan aan de rechthebbende bericht zenden, zo diens verblijfplaats bekend is of kan worden opgespoord.

Binnen dertig dagen na ontvangst van deze kennisgeving kan de rechthebbende eisen dat de bagage hem op een aan de reisweg gelegen station wordt afgeleverd tegen betaling van de aan het vervoer verbonden kosten van het station van afzending tot dat waar de aflevering plaats vindt en tegen terugbetaling van de door hem ontvangen schadevergoeding, eventueel onder aftrek van de in die schadevergoeding begrepen kosten en onder voorbehoud van alle rechten op vergoeding wegens vertraging, overeenkomstig artikel 32.

Indien het teruggevonden stuk bagage niet binnen de hierboven bepaalde termijn van dertig dagen is opgevraagd, of wanneer het eerst meer dan een jaar na het verzoek om aflevering wordt teruggevonden, mag de spoorweg daarover beschikken overeenkomstig de wetten en reglementen van de Staat waartoe hij behoort.

#### Artikel 30

##### *Bedrag van de schadevergoeding bij verlies van bagage*

Wanneer krachtens de bepalingen van dit Verdrag voor geheel of gedeeltelijk verlies van bagage aan de spoorweg een schadevergoeding wordt opgelegd, kan worden gevorderd:

a) indien het bedrag der schade wordt bewezen: een som gelijk aan dat bedrag, zonder dat deze evenwel hoger kan zijn dan 40 frank per ontbrekend kilogram bruto;

b) indien het bedrag der schade niet wordt bewezen: een vaste som van 20 frank per ontbrekend kilogram bruto.

Daarenboven worden de vrachtprijs, de douanerechten en andere in verband met het vervoer der verloren bagage gemaakte kosten terugbetaald zonder vergoeding van andere schade.

## Artikel 31

*Bedrag van de schadevergoeding bij beschadiging van bagage*

Bij beschadiging moet de spoorweg het bedrag der ontstane waardevermindering zonder vergoeding van andere schade betalen.

De schadevergoeding mag echter niet meer bedragen dan:

a) indien alle bagage door de beschadiging in waarde is verminderd, het bedrag dat zij zou hebben belopen in geval van geheel verlies;

b) indien slechts een deel der bagage door de beschadiging in waarde is verminderd, het bedrag dat zij zou hebben belopen in geval van verlies van het in waarde verminderde deel.

## Artikel 32

*Bedrag van de schadevergoeding wegens vertraging in de aflevering van bagage*

§ 1. Indien bij vertraging in de aflevering de rechthebbende niet bewijst dat daardoor schade is ontstaan, moet de spoorweg een schadevergoeding betalen ten bedrage van 20 centimes voor elk kilogram bruto der te laat afgeleverde bagage en voor elk tijdvak van vierentwintig uur of gedeelte daarvan, te rekenen van het verzoek om aflevering, met een maximum van veertien dagen.

§ 2. Indien het bewijs wordt geleverd dat uit de vertraging schade is ontstaan, wordt voor die schade een vergoeding betaald, die niet meer kan bedragen dan het viervoud van de in § 1 bepaalde vaste vergoeding.

§ 3. De in §§ 1 en 2 bedoelde schadevergoedingen mogen niet worden gevoegd bij die welke verschuldigd zouden zijn wegens verlies van de gehele bagage.

Bij gedeeltelijk verlies worden zij, indien daartoe aanleiding bestaat, betaald voor het niet verloren gegane gedeelte.

Bij beschadiging worden zij, indien daartoe aanleiding bestaat, gevoegd bij de in artikel 31 bedoelde schadevergoeding.

Voor alle gevallen geldt, dat de som van de in de §§ 1 en 2 en de in de artikelen 30 en 31 bedoelde schadevergoedingen geen aanleiding kan geven tot betaling van een totale schadevergoeding die hoger is dan de schadevergoeding die verschuldigd zou zijn bij verlies van de gehele bagage.

§ 4. In geval van vertraging in de aflevering van als bagage vervoerde auto's, aanhangwagens en motorrijwielen met zijspan, moet de spoorweg slechts schadevergoeding betalen, indien schade is bewezen; de vrachtprijs vormt het maximumbedrag van de schadevergoeding.

## Artikel 33

*Bedrag van de schadevergoeding bij opzet of grove schuld van de spoorweg*

In alle gevallen waarin de vertraging in de aflevering, het gehele of gedeeltelijke verlies of de beschadiging van de bagage is veroorzaakt door opzet of grove schuld van de spoorweg, moet deze de rechthebbende voor het bewezen nadeel volledig schadeloos stellen. In geval van grove schuld is de aansprakelijkheid evenwel beperkt tot het dubbele der in de artikelen 30, 31 en 32 bedoelde maxima.

## Artikel 34

*Rente over het bedrag van de schadevergoeding. Terugbetaling van schadevergoeding*

§ 1. De rechthebbende kan over het bedrag van de schadevergoeding betaling van rente vorderen. Deze rente, ten bedrage van 5 procent per jaar, is slechts verschuldigd, indien de schadevergoeding meer bedraagt dan tien frank per bagagebiljet; zij loopt van de dag van de in artikel 37 bedoelde vordering buiten rechte of van de dag van de dagvaarding, indien geen vordering is ingediend.

Indien de rechthebbende niet binnen een hem gestelde redelijke termijn de nodige bewijsstukken voor de definitieve regeling van de vordering buiten rechte aan de spoorweg overhandigt, is over de periode tussen het verstrijken van de vastgestelde termijn en het tijdstip van de daadwerkelijke overhandiging van de stukken, geen rente verschuldigd.

§ 2. Elke ten onrechte ontvangen schadevergoeding moet worden terugbetaald.

## Artikel 35

*Aansprakelijkheid van de spoorweg voor zijn personeel*

De spoorweg is aansprakelijk voor het bij hem in dienst zijnde personeel en voor andere personen van wier diensten hij gebruik maakt bij de uitvoering van het vervoer waarmede hij is belast.

Indien evenwel het spoorwegpersoneel op verzoek van de reizigers diensten bewijst waartoe de spoorweg niet verplicht is wordt dit personeel geacht te handelen voor rekening van de reizigers aan wie het deze diensten bewijst.

## Artikel 36

*Instelling van niet op de vervoerovereenkomst gegronde rechtsvorderingen*

In alle gevallen waarop dit Verdrag betrekking heeft kan elke rechtsvordering tegen de spoorweg ter zake van zijn aansprakelijkheid, waarop deze ook moge berusten, slechts worden ingesteld onder voorwaarden en binnen de grenzen bedoeld bij dit Verdrag.

Hetzelfde geldt voor rechtsvorderingen, ingesteld tegen personeel, waarvoor de spoorweg op grond van artikel 35 aansprakelijk is.

## HOOFDSTUK II

## Vorderingen in en buiten rechte. Rechtspleging en verjaring

## Artikel 37

*Vorderingen buiten rechte*

§ 1. Op de vervoerovereenkomst betrekking hebbende vorderingen buiten rechte moeten schriftelijk bij de in artikel 39 aangeduide spoorweg aanhangig worden gemaakt.

§ 2. Tot het indienen van een vordering zijn bevoegd de personen die krachtens artikel 38 een vordering in rechte tegen de spoorweg kunnen instellen.

§ 3. Plaatsbewijzen, bagagebiljetten en overige bescheiden, die de rechthebbende van belang acht om bij zijn vordering te voegen, moeten in originali of in afschrift worden overgelegd; de afschriften moeten, indien de spoorweg dit verlangt, behoorlijk zijn gewaarmerkt.

Bij de afdoening van de vordering kan de spoorweg teruggave van de plaatsbewijzen of bagagebiljetten vorderen.

## Artikel 38

*Personen die bevoegd zijn tot het instellen van de vordering in rechte tegen de spoorweg*

De vordering in rechte tegen de spoorweg, die uit de vervoerovereenkomst ontstaat, kan slechts worden ingesteld door degene die het plaatsbewijs, dan wel het bagagebiljet, overlegt of die bij gebreke daarvan zijn recht bewijst.

## Artikel 39

*Spoorwegen tegen welke een vordering in rechte kan worden ingesteld*

§ 1. Een vordering in rechte tot terugbetaling van een krachtens de vervoerovereenkomst betaald bedrag kan worden ingesteld tegen de spoorweg die dit bedrag heeft geïnd of tegen de spoorweg ten bate waarvan het bedrag is geïnd.

§ 2. Andere uit de vervoerovereenkomst voortvloeiende vorderingen in rechte kunnen uitsluitend worden ingesteld tegen de spoorweg van vertrek, de spoorweg van bestemming of de spoorweg waar het feit op grond waarvan de vordering wordt ingesteld zich heeft voorgedaan.

De spoorweg van bestemming kan evenwel in rechte worden aangesproken, ook al heeft hij de bagage niet ontvangen.

§ 3. Indien de eiser de keuze tussen verschillende spoorwegen heeft, vervalt zijn recht van keuze, zodra hij tegen een hunner een vordering heeft ingesteld.

§ 4. De vordering in rechte kan tegen een andere dan de in de §§ 1 en 2 aangeduide spoorwegen worden ingesteld, wanneer zulks geschiedt in reconventie of bij wijze van uitzondering in het geding over de vordering ten principale, die op dezelfde vervoerovereenkomst is gegrond.

#### Artikel 40

##### *Rechtsbevoegdheid*

De op dit Verdrag gegronde vorderingen in rechte kunnen slechts worden ingesteld bij de bevoegde rechter van de Staat waartoe de gedaagde spoorweg behoort, tenzij in internationale overeenkomsten of in concessies anders is bepaald.

Wanneer een onderneming in verschillende Staten zelfstandige spoorwegnetten exploiteert, wordt elk dezer netten voor de toepassing van dit artikel als een afzonderlijke spoorweg beschouwd.

#### Artikel 41

##### *Vaststelling van gedeeltelijk verlies of beschadiging van bagage*

§ 1. Wanneer een gedeeltelijk verlies of een beschadiging door de spoorweg wordt ontdekt of vermoed, of het bestaan ervan door de rechthebbende wordt beweerd, moet de spoorweg onverwijld en zo mogelijk in tegenwoordigheid van de rechthebbende een proces-verbaal opmaken, waarin, afhankelijk van de aard van de schade, zijn vermeld de toestand en het gewicht van de bagage en voor zover mogelijk de omvang van de schade, de oorzaak en het tijdstip waarop zij is ontstaan.

Een afschrift van dit proces-verbaal wordt aan de rechthebbende kosteloos ter hand gesteld.

§ 2. Wanneer de rechthebbende zich met de inhoud van het proces-verbaal niet kan verenigen, kan hij verlangen dat de toestand en het gewicht van de bagage, alsmede de oorzaken en het bedrag van de schade, gerechtelijk worden vastgesteld; de procedure is onderworpen aan de wetten en reglementen van de Staat waar de gerechtelijke vaststelling plaats vindt.

§ 3. In geval van verlies van stukken bagage is de rechthebbende verplicht een zo nauwkeurig mogelijke beschrijving der verloren stukken te geven, ten einde opsporing door de spoorweg te vergemakkelijken.

#### Artikel 42

##### *Vervallen van rechtsvorderingen tegen de spoorweg voortvloeiende uit de vervoerovereenkomst inzake bagage*

§ 1. Door de in ontvangstneming van de bagage door de rechthebbende vervalt elke uit de vervoerovereenkomst voortvloeiende rechtsvordering tegen de spoorweg wegens vertraging bij de aflevering, gedeeltelijk verlies of beschadiging.

§ 2. De rechtsvordering vervalt evenwel niet:

a) indien de rechthebbende het bewijs levert dat de schade is veroorzaakt door opzet of grove schuld van de spoorweg;

b) bij een vordering buiten rechte wegens vertraging wanneer deze wordt ingediend bij een der in artikel 39, § 2, aangeduide spoorwegen binnen een termijn van eenentwintig dagen, de dag van ontvangst van de bagage door de rechthebbende daaronder niet begrepen;

c) bij een vordering buiten rechte wegens gedeeltelijk verlies of beschadiging:

1° indien het verlies of de beschadiging vóór de ontvangst van de bagage door de rechthebbende is vastgesteld overeenkomstig artikel 41;

2° indien de vaststelling die overeenkomstig artikel 41 had moeten plaats vinden slechts door de schuld van de spoorweg achterwege is gebleven;

d) bij een vordering buiten rechte wegens uiterlijk niet waarneembare schade, waarvan het bestaan door de rechthebbende is vastgesteld na de ontvangst van de bagage onder de dubbele voorwaarde:

1° dat het verzoek tot vaststelling overeenkomstig artikel 41 door de rechthebbende wordt gedaan onmiddellijk na de ontdekking van de schade en uiterlijk binnen drie dagen na de ontvangst van de bagage; wanneer deze termijn zou verstrijken op een zondag of op een wettelijk erkende feestdag, loopt deze termijn op de eerste daaropvolgende werkdag af;

2° dat de rechthebbende bewijst dat de schade is ontstaan tussen de aanvaarding voor vervoer en de aflevering.

### Artikel 43

#### *Verjaring van de rechtsvorderingen*

§ 1. De uit de vervoerovereenkomst voortvloeiende rechtsvorderingen verjaren na verloop van een jaar.

De verjaringstermijn bedraagt evenwel twee jaren, indien het betreft:

a) een rechtsvordering wegens een door opzet veroorzaakte schade;

b) een rechtsvordering wegens een geval van bedrog.

§ 2. De verjaring begint te lopen:

a) voor rechtsvorderingen tot schadevergoeding wegens vertraging in de aflevering, gedeeltelijk verlies of beschadiging, te rekenen van de dag waarop de aflevering heeft plaats gehad;

b) voor rechtsvorderingen tot schadevergoeding wegens geheel verlies: te rekenen van de veertiende dag na het verstrijken van de in artikel 20, § 2, bedoelde termijn;

c) voor rechtsvorderingen tot betaling of terugbetaling van vracht, bijkomende kosten of boeten, of voor rechtsvorderingen tot verbetering van een onjuiste toepassing van een tarief of van een rekenfout: te rekenen van de dag van betaling of, wanneer geen betaling heeft plaats gehad, van de dag waarop de betaling had moeten plaats vinden;

d) voor rechtsvorderingen tot betaling van door de douane of andere overheidsinstanties nagevorderde rechten: te rekenen van de dag waarop de douane of andere overheidsinstanties de navordering hebben ingesteld;

e) voor alle overige vorderingen betreffende het reizigersvervoer: te rekenen van de dag waarop de geldigheidsduur van het plaatsbewijs is verstreken.

De als begin van de verjaringstermijn aangegeven dag is nimmer in deze termijn begrepen.

§ 3. Wanneer een vordering buiten rechte overeenkomstig artikel 37 bij de spoorweg wordt ingediend, wordt de verjaring geschorst tot de dag waarop de spoorweg de vordering schriftelijk afwijst en de daarbij gevoegde stukken terugzendt. Wanneer de vordering gedeeltelijk wordt ingewilligd, begint de verjaring slechts opnieuw te lopen voor het gedeelte van de vordering dat betwist blijft. De bewijslast inzake ontvangst van de vordering of van het antwoord en van de teruggave van de stukken rust op de partij die zich op dit feit beroept.

Latere vorderingen buiten rechte die op dezelfde zaak betrekking hebben, schorsen de verjaring niet.

§ 4. Een rechtsvordering die is verjaard, kan niet meer worden ingesteld, zelfs niet in reconventie of bij wijze van uitzondering.

§ 5. Behoudens de voorafgaande bepalingen gelden voor de schorsing en de stuiting der verjaring de wetten en reglementen van de staat waar de rechtsvordering wordt ingesteld.

### HOOFDSTUK III

#### Afrekening. Verhaal tussen de spoorwegen onderling

##### Artikel 44

##### *Afrekening tussen spoorwegen*

Elke spoorweg is verplicht aan de betrokken spoorwegen het hun toekomstige aandeel in een vrachtprijs die hij heeft geïnd of had moeten innen, uit te betalen.

##### Artikel 45

##### *Verhaal in geval van schadevergoeding wegens verlies of beschadiging*

§ 1. De spoorweg die krachtens de bepalingen van dit Verdrag een schadevergoeding voor geheel of gedeeltelijk verlies of voor beschadiging



van bagage heeft betaald, heeft recht van verhaal op de spoorwegen die aan het vervoer hebben deelgenomen overeenkomstig de volgende bepalingen:

a) de spoorweg, door toedoen waarvan de schade is veroorzaakt, is daarvoor alleen aansprakelijk;

b) wanneer de schade is veroorzaakt door toedoen van verschillende spoorwegen, is elke spoorweg aansprakelijk voor de schade die hij veroorzaakt heeft. Indien deze verdeling in de gegeven omstandigheden niet mogelijk is, wordt de schadevergoeding omgeslagen volgens de onder c) vermelde regels;

c) indien niet kan worden bewezen dat de schade door toedoen van één of meer spoorwegen is veroorzaakt, wordt de verschuldigde schadevergoeding omgeslagen over de spoorwegen die aan het vervoer hebben deelgenomen, met uitzondering van die welke bewijzen dat de schade niet op hun lijnen is veroorzaakt. De omslag geschiedt naar evenredigheid van het aantal tariefkilometers.

§ 2. Wanneer één van de spoorwegen niet in staat is te betalen, wordt het te zijnen laste komende en niet door hem betaalde aandeel omgeslagen over alle overige spoorwegen die aan het vervoer hebben deelgenomen, naar evenredigheid van het aantal tariefkilometers.

#### Artikel 46

##### *Verhaal in geval van schadevergoeding wegens vertraging in de aflevering*

De voorschriften van artikel 45 zijn van toepassing op voor vertraging betaalde schadevergoeding. Indien de vertraging is veroorzaakt door onregelmatigheden die bij verschillende spoorwegen zijn vastgesteld, wordt de schadevergoeding tussen deze spoorwegen omgeslagen naar evenredigheid van de duur der vertraging op hun onderscheiden netten.

#### Artikel 47

##### *Rechtspleging bij verhaal*

§ 1. De spoorweg tegen welke een in de artikelen 45 en 46 bedoeld verhaal wordt uitgeoefend, is nimmer bevoegd de gegrondheid te betwisten van de betaling gedaan door de spoorweg die het verhaal uitoefent, wanneer de schadevergoeding gerechtelijk is vastgesteld, nadat de dagvaarding hem behoorlijk was betekend en hij in de gelegenheid was gesteld in het geding tussenbeide te komen. De rechter, bij wie de vordering ten principale aanhangig gemaakt is, stelt naar gelang van de feitelijke omstandigheden de voor de betekening en de tussenkomst toegestane termijnen vast.

§ 2. De spoorweg die verhaal wil uitoefenen moet zijn vordering tegen de belanghebbende spoorwegen met welke hij geen schikking heeft getroffen tegelijkertijd instellen op straffe van verlies van zijn verhaalsrecht tegen de niet gedagvaarde spoorwegen.

§ 3. De rechter beslist bij één en hetzelfde vonnis over alle vorderingen tot verhaal die bij hem aanhangig zijn gemaakt.

§ 4. De spoorwegen tegen welke een vordering is ingesteld, kunnen geen verder verhaal uitoefenen.

§ 5. Het is niet geoorloofd in het geding over de hoofdvordering tot schadevergoeding vordering tot verhaal in te stellen.

#### Artikel 48

##### *Bevoegdheid tot kennisneming van vorderingen tot verhaal*

§ 1. De rechter ter plaatse waar de spoorweg tegen welke het verhaal wordt uitgeoefend is gevestigd, is uitsluitend bevoegd tot kennisneming van alle vorderingen tot verhaal.

§ 2. Wanneer de vordering tegen verschillende spoorwegen moet worden ingesteld, heeft de eisende spoorweg het recht een keuze te doen uit de rechters die ingevolge § 1 bevoegd zijn.

#### Artikel 49

##### *Overeenkomsten ter zake van het verhaal*

De spoorwegen kunnen bij overeenkomst afwijken van de in Hoofdstuk III genoemde bepalingen omtrent wederkerig verhaal.

### TITEL IV

#### Bepalingen van verschillende aard

#### Artikel 50

##### *Toepassing van het nationale recht*

Bij gebreke van voorschriften in dit Verdrag, in de bijkomende bepalingen en in de internationale tarieven zijn de in elke Staat op het vervoer betrekking hebbende bepalingen van de nationale wetten en reglementen van toepassing.

#### Artikel 51

##### *Algemene regelen van rechtspleging*

Voor alle geschillen waartoe een aan dit Verdrag onderworpen vervoer aanleiding geeft, moet de bij de bevoegde rechter geldende procedure worden gevolgd, onder voorbehoud van de in dit Verdrag opgenomen andersluidende bepalingen.

## Artikel 52

*Tenuitvoerlegging van vonnissen. Beslaglegging en zekerheidstelling*

§ 1. Wanneer de vonnissen die krachtens de bepalingen van dit Verdrag op tegenspraak of bij verstek zijn gewezen door de gevoegde rechter, volgens de door die rechter toegepaste wetten uitvoerbaar zijn geworden, worden zij uitvoerbaar in elke andere bij het Verdrag partij zijnde Staat, zodra de in de desbetreffende Staat voorgeschreven formaliteiten zijn vervuld. Herziening van de inhoud der beslissing is niet geoorloofd.

Deze bepaling is niet van toepassing op vonnissen die slechts voorlopig uitvoerbaar zijn en evenmin op de veroordelingen tot schadevergoeding die boven de kosten van het geding worden uitgesproken tegen een eiser wegens het afwijzen van zijn vordering.

§ 2. Op de uit een internationaal vervoer voortvloeiende schuldvorderingen van een spoorweg op een niet tot dezelfde Staat behorende spoorweg kan geen beslag worden gelegd dan krachtens een gerechtelijk vonnis in de Staat waartoe de spoorweg die schuldeiser is behoort.

§ 3. Op rollend materieel van de spoorweg, alsmede op voorwerpen van allerlei aard, die voor het vervoer worden gebruikt en aan de spoorweg toebehoren, zoals laadkisten, ladingsbenodigdheden, dekkleden, enz., kan op het grondgebied van een andere Staat dan die waartoe de spoorweg die hiervan eigenaar is, behoort, slechts beslag worden gelegd krachtens een gerechtelijk vonnis in laatstgenoemde Staat. Op wagens in particuliere eigendom, alsmede op voorwerpen van allerlei aard, die door het vervoer worden gebruikt, zich in dat materieel bevinden en aan de eigenaar van de wagen toebehoren, kan op het grondgebied van een andere Staat dan die waar de eigenaar is gevestigd, slechts beslag worden gelegd krachtens een gerechtelijk vonnis in laatstgenoemde Staat.

§ 4. Bij vorderingen in rechte die voortvloeien uit de internationale vervoerovereenkomst kan geen zekerheidstelling voor de kosten van het geding worden gevorderd.

## Artikel 53

*Munteenheid. Herleidings- of aannemingskoersen van buitenlands geld*

§ 1. Onder franken, waarin de in dit Verdrag en zijn bijlagen genoemde bedragen zijn uitgedrukt, moeten worden verstaan goudfranken met een gewicht van 10/31 gram en een gehalte van 0,900.

§ 2. De spoorweg is verplicht de koersen bekend te maken, tegen welke hij de in buitenlandse munteenheden uitgedrukte bedragen herleidt in de munteenheid van het land waar betaling plaatsvindt (herleidingskoersen).

§ 3. De spoorweg is eveneens verplicht de koersen bekend te maken, tegen welke hij buitenlands geld in betaling aanneemt (aannemingskoers).

#### Artikel 54

##### *Centraal Bureau voor het internationale vervoer per spoorweg*

§ 1. Om de uitvoering van dit Verdrag te vergemakkelijken en te verzekeren, wordt een Centraal Bureau voor het internationale vervoer per spoorweg ingesteld, dat belast is met:

a) het in ontvangst nemen van mededelingen van elk der Verdrag-sluitende Staten en van elk der belanghebbende spoorwegen en het kennis geven van deze mededelingen aan de overige Staten en spoorwegen;

b) het verzamelen, bewerken en openbaar maken van gegevens van allerlei aard, die voor het internationale vervoer van belang zijn;

c) het vereenvoudigen van de uit het internationale verkeer voortvloeiende financiële betrekkingen tussen de verschillende spoorwegen en het vergemakkelijken van het innen van achterstallige schuldverderingen, alsmede het verstevigen van de betrekkingen tussen de spoorwegen onderling op dit gebied;

d) het ondernemen, op verzoek van een der Verdragssluitende Staten of van een der vervoerondernemingen waarvan de lijnen zijn opgenomen in de lijst bedoeld in artikel 55, van pogingen hetzij door het verlenen van goede diensten of bemiddeling, hetzij op elke andere wijze, een minnelijke schikking tot stand te brengen ten einde geschillen tussen de genoemde Staten of vervoerondernemingen over de uitlegging of toepassing van dit Verdrag te regelen;

e) het geven, op verzoek van belanghebbende partijen, zoals Staten, vervoerondernemingen of gebruikers, van advies over geschillen omtrent de uitlegging of toepassing van dit Verdrag;

f) het verlenen van medewerking aan het regelen van geschillen over de uitlegging of toepassing van dit Verdrag door middel van arbitrage;

g) het instellen van een voorbereidend onderzoek omtrent voorstellen tot wijziging van dit Verdrag en het doen van voorstellen tot bijeenroeping van de in artikel 64 bedoelde conferenties, wanneer daartoe aanleiding bestaat.

§ 2. In een bijzonder reglement (zie Bijlage I van dit Verdrag) worden de zetel, de samenstelling en de organisatie van dit Bureau, alsmede de middelen tot vervulling van zijn taak vastgesteld. Het bevat tevens bepalingen omtrent werkwijze en toezicht.

#### Artikel 55

##### *Lijst van de aan het Verdrag onderworpen lijnen*

§ 1. Het in artikel 54 genoemde Centraal Bureau is belast met de samenstelling, het bijhouden en de bekendmaking van de lijst der aan

dit Verdrag onderworpen lijnen. Te dien einde neemt het de kennisgevingen in ontvangst, die door de Verdragsluitende Staten worden gedaan met betrekking tot het opnemen in of afvoeren van deze lijst van lijnen van een spoorweg of van één der in artikel 2 genoemde ondernemingen.

§ 2. Een nieuwe lijn kan voor het internationale verkeer eerst worden opengesteld een maand na de dagtekening van het schrijven van het Centraal Bureau, waarmede het opnemen van deze lijn ter kennis van de overige Staten is gebracht.

§ 3. Het Centraal Bureau gaat tot afvoering van een lijn over, zodra de Verdragsluitende Staat op wiens verzoek deze lijn in de lijst is opgenomen, te zijner kennis heeft gebracht dat zij van de lijst moet worden afgevoerd.

§ 4. De ontvangst van de mededeling gedaan door het Centraal Bureau geeft elke spoorweg onmiddellijk het recht met de afgevoerde lijn alle verbindingen op het gebied van het internationale vervoer te verbreken, behalve wat betreft de onderweg zijnde zendingen, waarvan het vervoer moet worden voltooid.

## Artikel 56

### *Bijkomende bepalingen*

De bijkomende bepalingen die bepaalde Verdragsluitende Staten of bepaalde deelnemende spoorwegen voor de uitvoering van dit Verdrag openbaar maken, worden door hen aan het Centraal Bureau medegedeeld.

Deze bijkomende bepalingen kunnen ten aanzien van de daaraan deelnemende spoorwegen in werking treden op de door de wetten en reglementen van elke Staat voorgeschreven wijze; zij mogen evenwel geen inbreuk maken op het Verdrag.

Hun inwerkingtreding wordt ter kennis van het Centraal Bureau gebracht.

## Artikel 57

### *Regeling van geschillen door middel van arbitrage*

§ 1. Voor zover zij niet door de partijen zelf kunnen worden geregeld, kunnen geschillen omtrent de uitlegging of toepassing van dit Verdrag, dat als nationale wet of als verdragsrecht rechtskracht heeft, en van de door bepaalde Verdragsluitende Staten uitgevaardigde bijkomende bepalingen, op verzoek van partijen worden voorgelegd aan scheids-gerechten waarvan de samenstelling en de procedure het onderwerp vormen van Bijlage III van dit Verdrag.

§ 2. Bij geschillen tussen Staten binden evenwel de bepalingen van Bijlage III de partijen niet en kunnen deze vrijelijk de samenstelling van het scheidsgerecht en de scheidsrechterlijke procedure regelen.

§ 3. Op verzoek van de partijen kunnen bij een scheidsgerecht ahangig worden gemaakt:

a) onverminderd de regeling van geschillen uit hoofde van andere wettelijke bepalingen:

1°. geschillen tussen Verdragsluitende Staten,

2°. geschillen tussen Verdragsluitende Staten enerzijds, en niet bij het Verdrag zijnde Staten anderzijds,

3°. geschillen tussen niet bij het Verdrag partij zijnde Staten, mits in de laatste twee gevallen het Verdrag als nationale wet of als verdragsrecht toepasselijk is;

b) geschillen tussen vervoerondernemingen;

c) geschillen tussen vervoerondernemingen en gebruikers;

d) geschillen tussen gebruikers.

§ 4. Het openen van de scheidsrechterlijke procedure heeft wat betreft de schorsing en de stuiting van de verjaring van de betwiste vordering hetzelfde gevolg als de instelling van de vordering bij de gewone rechter.

§ 5. De uitspraken van de scheidsgerichten tegen de vervoerondernemingen of de gebruikers kunnen in elk van de Verdragsluitende Staten ten uitvoer worden gelegd, zodra in de Staat waar de tenuitvoerlegging moet geschieden de voorgeschreven formaliteiten zijn vervuld.

## TITEL V

### Uitzonderingsbepalingen

#### Artikel 58

##### *Aansprakelijkheid bij spoor/zeeverkeer*

§ 1. In het spoor/zeevervoer over de in artikel 2, § 1, bedoelde lijnen kan elke Staat, indien deze Staat de vermelding ervan verzoekt op de lijst der aan het Verdrag onderworpen lijnen, alle der hieronder genoemde gronden tot ontheffing der aansprakelijkheid toevoegen aan die welke in artikel 27 zijn genoemd.

De vervoerder kan zich slechts op deze gronden beroepen, indien hij bewijst dat de vertraging bij de aflevering, het verlies of de beschadiging is ontstaan op het zeetraject vanaf de lading van de bagage aan boord van het schip tot de lossing uit het schip.

Deze gronden tot ontheffing der aansprakelijkheid zijn de volgende:

- a) handelingen, onachtzaamheid of nalatigheid van de kapitein, een lid van de bemanning, de loods of de ondergeschikten van de vervoerder, gepleegd bij de navigatie of het beheer van het schip;
- b) onzeewaardigheid van het schip, mits de vervoerder bewijst dat deze onzeewaardigheid niet is te wijten aan een gebrek aan redelijke zorg zijnerzijds om het schip zeewaardig te maken, het behoorlijk uit te rusten, te bemannen en te bevoorraden of om alle delen van het schip waarin de bagage wordt geladen, geschikt te maken en in goede staat te brengen, opdat zij kunnen dienen tot het ontvangen, het vervoeren en het bewaren van de bagage;
- c) brand, mits de vervoerder bewijst, dat deze niet is veroorzaakt door toedoen of schuld van hemzelf, de kapitein, een lid van de bemanning, de loods of zijn ondergeschikten;
- d) gevaren of onheilen van de zee of andere bevaarbare wateren;
- e) redding of poging tot redding ter zee van mensenslevens of goederen.

Door de hiervoor genoemde gronden tot ontheffing der aansprakelijkheid worden de algemene verplichtingen van de vervoerder geenszins opgeheven of verminderd, met name niet zijn verplichting er op redelijke wijze voor te zorgen dat het schip zeewaardig is, het behoorlijk uit te rusten, te bemannen en te bevoorraden of om alle delen van het schip, waarin de bagage wordt geladen, geschikt te maken en in goede staat te brengen, opdat zij kunnen dienen tot het ontvangen, het vervoeren en het bewaren van de bagage.

Wanneer de vervoerder zich beroept op de hiervoor genoemde gronden tot ontheffing der aansprakelijkheid, blijft hij niettemin aansprakelijk, indien de rechthebbende bewijst dat de vertraging in de aflevering, het verlies of de beschadiging is te wijten aan een ander verzuim van de vervoerder, de kapitein, een lid van de bemanning, de loods of zijn ondergeschikten, dan bedoeld onder letter a).

§ 2. Wanneer hetzelfde zeetraject door verschillende ondernemingen, ingeschreven op de in artikel 1 genoemde lijst, wordt bediend, moet het stelsel der op dit traject geldende aansprakelijkheid voor al deze ondernemingen gelijk zijn. Bovendien moet, wanneer deze ondernemingen op verzoek van verschillende Staten op de lijst zijn ingeschreven, omtrent de toepassing van dit stelsel vooraf een overeenkomst tussen deze Staten worden getroffen.

§ 3. De overeenkomstig dit artikel getroffen maatregelen moeten ter kennis van het Centraal Bureau worden gebracht. Zij treden niet eerder in werking dan na afloop van een termijn van 30 dagen na de dagtekening van het schrijven waarmede het Centraal Bureau deze maatregelen ter kennis van de overige Staten heeft gebracht.

De genoemde maatregelen zijn niet van invloed op bagage die onderweg is.

#### Artikel 59

##### *Aansprakelijkheid bij kernongevallen*

De spoorweg is ontheven van de aansprakelijkheid die krachtens dit Verdrag op hem rust wanneer de schade is veroorzaakt door een kernongeval, en de exploitant van een kerninstallatie of een andere persoon die voor hem in de plaats treedt aansprakelijk voor die schade is krachtens bijzondere voorschriften welke van kracht zijn in een Verdragsluitende Staat en die de aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie regelen.

#### TITEL VI

##### Slotbepalingen

#### Artikel 60

##### *Ondertekening*

Dit Verdrag, waarvan de Bijlagen een integrerend deel vormen, blijft tot 30 april 1970 opengesteld voor ondertekening door de Staten die reeds partij bij het oorspronkelijke Verdrag waren en door de Staten die zijn uitgenodigd zich te doen vertegenwoordigen op de Gewone Herzieningsconferentie.

#### Artikel 61

##### *Bekrachtiging. Inwerkingtreding*

Dit Verdrag zal worden bekrachtigd en de akten van bekrachtiging zullen zo spoedig mogelijk bij de Zwitserse Regering worden nedergelegd.

Wanneer dit Verdrag door vijftien Staten is bekrachtigd, dan wel uiterlijk één jaar na ondertekening, zal de Zwitserse Regering zich in verbinding stellen met de belanghebbende Regeringen, teneinde met hen de mogelijkheid te onderzoeken het verdrag in werking te doen treden.

#### Artikel 62

##### *Toetreding tot het Verdrag*

§ 1. Elke Staat die dit Verdrag niet heeft ondertekend en tot toetreding wenst over te gaan, richt zijn aanvraag tot de Zwitserse Regering, die hiervan aan alle Verdragsluitende Staten mededeling doet, onder overlegging van een uiteenzetting van het Centraal Bureau over de positie op het gebied van het internationale vervoer van de spoorwegen van de Staat die de aanvraag heeft ingediend.

§ 2. Tenzij binnen zes maanden na de datum waarop deze mededeling is verzonden, ten minste twee Staten hun bezwaren ter kennis van de Zwitserse Regering hebben gebracht, wordt de aanvraag van rechtswege ingewilligd; de Zwitserse Regering geeft hiervan kennis aan de Staat die de aanvraag heeft ingediend, en aan alle Verdragsluitende Staten.



In het tegenovergestelde geval brengt de Zwitserse Regering ter kennis van alle Verdragsluitende Staten en van de Staat die de aanvraag heeft ingediend dat het onderzoek van de aanvraag is aangehouden.

§ 3. Elke toelating treedt in werking een maand na de datum waarop de Zwitserse Regering de kennisgeving heeft verzonden, of indien bij afloop van deze termijn het Verdrag nog niet in werking is getreden, op de datum waarop zulks het geval is.

### Artikel 63

#### *Duur van de verbintenis van de Verdragsluitende Staten*

§ 1. De duur van dit Verdrag is onbepikt. Elke Verdragsluitende Staat kan zich evenwel terugtrekken onder de volgende voorwaarden:

Het Verdrag heeft voor elke Verdragsluitende Staat rechtskracht tot de 31ste december van het vijfde jaar volgende op zijn inwerkingtreding. Elke Staat die zich na afloop van dit tijdvak wil terugtrekken, moet zijn voornemen ten minste één jaar van te voren ter kennis brengen van de Zwitserse Regering, die hiervan mededeling doet aan alle Verdragsluitende Staten.

Bij gebreke van kennisgeving binnen de genoemde termijn wordt de verbintenis van rechtswege verlengd met een tijdvak van drie jaren, en zo vervolgens telkens voor drie jaren, wanneer niet ten minste één jaar vóór de 31ste december van het laatste jaar der driejarige tijdvakken opzegging heeft plaats gehad.

§ 2. De Staten die in de loop van het vijfjarige tijdvak of van een der driejarige tijdvakken tot het Verdrag zijn toegelaten, zijn gebonden tot het einde van dit tijdvak en vervolgens tot het einde van elk der volgende tijdvakken, voor zover zij niet ten minste één jaar vóór afloop van een dier tijdvakken hun verbintenis hebben opgezegd.

### Artikel 64

#### *Herziening van het Verdrag*

§ 1. Uiterlijk vijf jaren na de inwerkingtreding van dit Verdrag komen de afgevaardigden van de Verdragsluitende Staten op uitnodiging van de Zwitserse Regering bijeen voor de herziening van dit Verdrag.

Indien een daartoe strekkend verzoek door ten minste één derde van het aantal Verdragsluitende Staten wordt gedaan, wordt vóór dat tijdstip een conferentie bijeengeroepen.

Met goedvinden van de meerderheid van de Verdragsluitende Staten nodigt de Zwitserse Regering eveneens niet partij zijnde Staten uit.

Met goedvinden van de meerderheid van de Verdragsluitende Staten nodigt het Centraal Bureau tot bijwoning van de conferentie vertegenwoordigers uit van:

- a) internationale gouvernementele organisaties die op het gebied van het vervoer bevoegd zijn;
- b) internationale niet-gouvernementele organisaties die op het gebied van het vervoer werkzaam zijn.

De deelneming aan de beraadslagingen door de niet bij het Verdrag partij zijnde Staten, alsmede door de in de vierde alinea genoemde internationale organisaties wordt voor elke conferentie in het reglement der beraadslagingen geregeld.

Met goedvinden van de meerderheid van de Regeringen der Verdragsluitende Staten kan het Centraal Bureau vóór de gewone en buitengewone herzieningsconferenties commissies bijeenroepen voor voorafgaand onderzoek van de wijzigingsvoorstellen. De bepalingen van Bijlage II zijn op overeenkomstige wijze op deze commissies van toepassing.

§ 2. Door de inwerkingtreding van het uit een herzieningsconferentie voortvloeiende nieuwe verdrag verliezen het voorafgaande verdrag en de bijlagen daarvan hun rechtskracht, zelfs ten opzichte van de Verdragsluitende Staten die het nieuwe verdrag niet bekrachtigen.

§ 3. In het tijdvak tussen de herzieningsconferenties kunnen de artikelen 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 29, 37, 44, 45, 46, 49 en Bijlage III door een herzieningscommissie worden gewijzigd. De organisatie en de werkwijze van deze commissie vormen het onderwerp van Bijlage II van dit Verdrag.

De beslissingen van de Herzieningscommissie worden door bemiddeling van het Centraal Bureau onverwijld ter kennis van de Regeringen van de Verdragsluitende Staten gebracht. Zij worden als aangenomen beschouwd, tenzij binnen vier maanden na de dag der kennisgeving ten minste vijf Regeringen hiertegen bezwaren hebben ingebracht en treden in werking op de eerste dag van de achtste maand volgende op die waarin het Centraal Bureau hun aanneming ter kennis van de Regeringen van de Verdragsluitende Staten heeft gebracht. Deze datum wordt door het Centraal Bureau in de kennisgeving van de aanneming van de beslissingen vermeld.

## Artikel 65

### *Teksten van het Verdrag. Officiële vertalingen*

Dit Verdrag is naar gevestigd diplomatiek gebruik in de Franse taal gesloten en ondertekend.

Bij de Franse tekst zijn een Duitse, een Engelse, een Italiaanse en een Arabische tekst gevoegd, die als officiële vertalingen gelden.

Bij gebreke van overeenstemming is de Franse tekst beslissend.

TEN BLIJKE WAARVAN de hierna genoemde gevolmachtigden, voorzien van volmachten welke in goede en behoorlijke vorm werden bevonden, dit Verdrag hebben ondertekend.

GEDAAN te Bern, de zevende februari negentienhonderdzeventig in een enkel exemplaar, dat in het archief van de Zwitserse Bondsstaat zal worden nedergelegd en waarvan een authentiek afschrift aan elk der Partijen zal worden gezonden.

*(Voor de ondertekeningen zie blz. 32 e.v. van dit Tractatenblad).*

---

BIJLAGE I  
(Artikel 54)

**Reglement betreffende het Centraal Bureau voor het internationale vervoer per spoorweg (OCTI)**

Artikel 1

§ 1. Het Centraal Bureau voor het internationale vervoer per spoorweg (OCTI) heeft zijn zetel te Bern en staat onder auspiciën van de Zwitserse Regering.

Het toezicht op zijn administratieve en financiële werkzaamheden wordt uitgeoefend in het kader van de bepalingen van artikel 54 van het Verdrag en berust bij een Commissie van Beheer.

Te dien einde is de Commissie van Beheer belast:

a) toe te zien op de juiste toepassing door het Centraal Bureau van de verdragen, alsmede van de overige uit de herzieningsconferenties voortvloeiende teksten en, indien daartoe aanleiding bestaat, aanbevelingen te doen voor het nemen van maatregelen die de toepassing van deze verdragen en teksten kunnen vergemakkelijken;

b) met redenen omklede adviezen te geven over vragen die van belang kunnen zijn voor de werkzaamheden van het Centraal Bureau en die dit Bureau worden voorgelegd door een Verdragsluitende Staat of door de directeur van het Bureau.

§ 2. a) De Commissie van Beheer houdt haar bijeenkomsten te Bern. Zij bestaat uit negen leden, die uit de Verdragsluitende Staten worden gekozen.

b) De Zwitserse Bondsstaat heeft een permanente zetel in de Commissie en voorziet in het voorzitterschap. De overige leden worden benoemd voor vijf jaren. Voor iedere periode van vijf jaren stelt een diplomatieke conferentie, op voorstel van de zittende Commissie van Beheer, de samenstelling van de Commissie van Beheer vast, daarbij rekening houdende met een billijke geografische verdeling.

c) Indien onder de leden een zetel vrijkomt, wijst de Commissie van Beheer zelve een andere Verdragsluitende Staat aan om de opengevallen zetel te bezetten.

d) Elk lid dat van de Commissie van Beheer deel uitmaakt, wijst als zijn vertegenwoordiger in de Commissie een persoon aan, die op grond van zijn ervaring in internationale vervoervraagstukken hiervoor in aanmerking komt.

e) De Commissie van Beheer stelt haar huishoudelijk reglement vast. Zij houdt tenminste éénmaal per jaar een gewone bijeenkomst; zij houdt bovendien buitengewone bijeenkomsten, wanneer ten minste drie van haar leden daarom verzoeken.

Het Centraal Bureau verzorgt het secretariaat van de Commissie van Beheer.

De notulen van de zittingen van de Commissie van Beheer worden aan alle Verdragsluitende Staten gezonden.

f) De werkzaamheden als vertegenwoordiger van een Staat welke lid van de Commissie is, worden niet vergoed en de daaruit voortvloeiende reis- en verblijfkosten komen ten laste van de desbetreffende Staat.

§ 3. a) De Commissie van Beheer stelt het reglement vast betreffende de organisatie, de werkwijze en de rechtspositie van het personeel van het Centraal Bureau.

b) De Commissie van Beheer benoemt de directeur-generaal, de plaatsvervangend directeur-generaal, de adviseurs en de adjunct-adviseurs van het Centraal Bureau; voor de benoeming van de directeur-generaal en van de plaatsvervangend directeur-generaal legt de Zwitserse Regering aan de Commissie voorstellen voor. Bij deze benoemingen houdt de Commissie van Beheer met name rekening met de bekwaamheid van de kandidaten en met een billijke geografische verdeling.

c) De Commissie van Beheer keurt de jaarlijkse begroting van het Centraal Bureau goed, alsmede het jaarverslag, en houdt daarbij rekening met de beperkingen van het hiernavolgende artikel 2.

De controle op de rekening en verantwoording van het Centraal Bureau, die in het kader van de begroting uitsluitend betrekking heeft op de overeenstemming tussen de boekhouding en de daarbij behorende bescheiden, wordt uitgeoefend door de Zwitserse Regering. Deze legt de rekening en verantwoording, vergezeld van een rapport, over aan de Commissie van Beheer.

De Commissie van Beheer brengt, te zamen met het jaarverslag en de jaarlijkse rekening en verantwoording van het Centraal Bureau, haar beslissingen, besluiten en aanbevelingen ter kennis van de Verdragsluitende Staten.

d) De Commissie van Beheer dient, ten minste twee maanden voor de opening, bij elke diplomatieke conferentie die belast is met de vaststel-

ling van haar samenstelling, een verslag in over het geheel van haar werkzaamheden sedert de voorafgaande conferentie.

## Artikel 2

§ 1. De kosten van het Centraal Bureau worden door de Verdragsluitende Staten gedragen naar evenredigheid van de lengte der spoorlijnen of trajecten waarop het Verdrag van toepassing is. De bijdrage voor scheepvaartlijnen in de uitgaven wordt evenwel bepaald naar evenredigheid van de halve lengte hunner trajecten. De bijdrage van elke Staat mag een vastgesteld bedrag per kilometer niet overschrijden. Op voorstel van de fungerende Commissie van Beheer wordt dit bedrag voor elk tijdvak van vijf jaar vastgesteld door de diplomatieke conferentie die volgens de bepalingen in artikel 1, § 2 b) van dit Reglement belast is met de vaststelling van de samenstelling van de Commissie van Beheer voor ditzelfde tijdvak. Bij wijze van uitzondering kan deze bijdrage, na overeenstemming tussen de belanghebbende Regering en het Centraal Bureau en met goedkeuring van de Commissie van Beheer, met ten hoogste vijftig procent worden verlaagd voor de lijnen die onder bijzondere voorwaarden worden geëxploiteerd. Het bedrag van de jaarlijkse bijdrage per kilometer wordt elk jaar – het Centraal Bureau gehoord – door de Commissie van Beheer vastgesteld. De bijdrage wordt steeds in haar geheel geïnd. Wanneer de werkelijke uitgaven van het Centraal Bureau lager zijn dan het bedrag van de op deze grondslag berekende bijdrage, wordt het verschil in een reservefonds gestort.

§ 2. Tegelijk met de toezending van het jaarverslag en de jaarlijkse rekening en verantwoording aan de Verdragsluitende Staten, nodigt het Centraal Bureau deze uit hun bijdrage in de uitgaven over het afgelopen jaar te storten. De Staat die op 1 oktober zijn bijdrage niet heeft gestort, wordt ten tweeden male uitgenodigd zulks te doen. Indien ook deze aanmaning zonder gevolg blijft, wordt zij door het Centraal Bureau in het begin van het volgend jaar herhaald bij gelegenheid van de toezending van het verslag over het afgelopen jaar. Indien op 1 juli daaraanvolgende met deze herhaalde aanmaning geen rekening is gehouden, worden bij de in gebreke zijnde Staat ten vierden male stappen ondernomen, om deze tot betaling van de twee achterstallige jaarlijkse bijdragen te bewegen. Indien ook deze poging zonder gevolg blijft, deelt het Centraal Bureau drie maanden daarna aan deze Staat mede dat, indien de verwachte storting niet is verricht vóór het einde van het jaar, het verzuim zal worden uitgelegd als een stilzwijgende verklaring om zich uit het Verdrag terug te trekken. Wanneer vóór 31 december deze laatste stap zonder gevolg blijft, gaat het Centraal Bureau, akte nemende van de door de in gebreke zijnde Staat stilzwijgend uitgedrukte wil zich uit het Verdrag terug te trekken, over tot afvoering van de lijnen van deze Staat van de lijst van de lijnen die toegelaten zijn tot het internationale vervoer.

§ 3. De niet geïnde bedragen moeten zoveel mogelijk worden gedekt uit de gewone middelen waarover het Centraal Bureau beschikt en kunnen over vier jaren worden verdeeld. Het gedeelte van het tekort dat niet op deze wijze kan worden gedekt, wordt op een bijzondere rekening gebracht ten laste van de overige Verdragsluitende Staten, in verhouding tot het aantal kilometers van de lijnen waarop het Verdrag van toepassing is ten tijde van de boeking op rekening en wel voor zover elk hunner gedurende het tijdvak van twee voorafgaande aan de terugtrekking van de in gebreke zijnde Staat, te zamen met deze Staat partij was bij het Verdrag.

§ 4. De lijnen van de Staat die onder de in § 2 hiervóór aangeduide voorwaarden zijn afgevoerd, kunnen slechts opnieuw tot het internationale vervoer worden toegelaten, wanneer deze Staat vóóraf de bedragen die deze voor de desbetreffende jaren verschuldigd is, betaalt; over deze bedragen wordt een rente van vijf procent geheven te rekenen van het einde van de zesde maand die verlopen is sedert de dag waarop het Centraal Bureau de Staat voor de eerste maal heeft uitgenodigd de door deze verschuldigde bijdragen te betalen.

### Artikel 3

§ 1. Het Centraal Bureau geeft een maandschrift uit, dat de voor de toepassing van het Verdrag noodzakelijke inlichtingen bevat, met name mededelingen met betrekking tot de lijst van de lijnen van spoorwegen en andere ondernemingen en de van het vervoer uitgesloten of voorwaardelijk tot vervoer toegelaten goederen, alsmede studies waarvan het de opnemng nuttig acht.

§ 2. Het maandschrift is gesteld in het Frans en in het Duits. Eén exemplaar wordt kosteloos toegezonden aan elke Verdragsluitende Staat en aan elke belanghebbende spoorweg. Voor de overige exemplaren moet een door het Centraal Bureau vastgestelde prijs worden betaald.

### Artikel 4

§ 1. De uit het internationale vervoer voortvloeiende schuldvorderingen die onbetaald zijn gebleven, kunnen door de onderneming die recht heeft op betaling van deze vorderingen, ter kennis van het Centraal Bureau worden gebracht teneinde de inning ervan te vergemakkelijken. Te dien einde nodigt het Centraal Bureau de in gebreke zijnde vervoeronderneming uit het verschuldigde bedrag te betalen of de gronden van haar weigering tot betaling op te geven.

§ 2. Indien het Centraal Bureau van oordeel is, dat de opgegeven gronden de weigering voldoende rechtvaardigen, verwijst het partijen naar de bevoegde rechter of, indien partijen daarom verzoeken, naar het in artikel 57 van het Verdrag (Bijlage III) bedoelde scheidsgerecht.

§ 3. Wanneer het Centraal Bureau van oordeel is, dat het gehele of gedeeltelijke bedrag werkelijk verschuldigd is, kan het na ingewonnen advies van een deskundige verklaren dat de in gebreke zijnde vervoeronderneming verplicht is de gehele of gedeeltelijke schuldvordering bij het Centraal Bureau te storten; het aldus gestorte bedrag moet ter beschikking worden gehouden totdat de bevoegde rechter of het in artikel 57 van het Verdrag (Bijlage III) bedoelde scheidsgerecht een beslissing terzake heeft genomen.

§ 4. Wanneer een vervoeronderneming binnen veertien dagen geen gevolg heeft gegeven aan de aanmaning van het Centraal Bureau, wordt zij opnieuw in gebreke gesteld, onder aanduiding van de uit haar weigering voortvloeiende gevolgen.

§ 5. Indien ook thans nog elk resultaat uitblijft, zendt het Centraal Bureau tien dagen na het verzenden van deze nieuwe aanmaning aan de Verdragssluitende Staat waartoe de vervoeronderneming behoort, een met redenen omkleed bericht en nodigt deze Staat uit de maatregelen te overwegen die moeten worden genomen en met name te onderzoeken of de lijnen van de in gebreke zijnde onderneming op de lijst moeten worden gehandhaafd.

§ 6. Indien de Verdragssluitende Staat waartoe de in gebreke zijnde vervoeronderneming behoort verklaart dat hij ondanks wanbetaling van oordeel is dat deze onderneming niet van de lijst moet worden geschrapt of indien hij de mededeling van het Centraal Bureau gedurende zes weken onbeantwoord laat, wordt hij van rechtswege geacht het vermogen tot betaling van de uit het internationale vervoer voortvloeiende schuldvordering van genoemde onderneming te waarborgen.

#### Artikel 5

Voor de bestrijding van de bijzondere kosten die uit de in artikel 54, § 1, letters *d*) tot en met *f*), van het Verdrag genoemde werkzaamheden voortvloeien, wordt een vergoeding geheven. Het bedrag van deze vergoeding wordt op voorstel van het Centraal Bureau vastgesteld door de Commissie van Beheer.

---

#### BIJLAGE II

(Artikel 64, § 3)

#### Statuut van de Herzieningscommissie

##### Artikel 1

De Regeringen van de Verdragssluitende Staten delen hun voorstellen betreffende de onderwerpen voor welke de Commissie bevoegd is, aan het Centraal Bureau voor het internationale vervoer per spoorweg mede; dit Bureau brengt de voorstellen onverwijld ter kennis van de overige Verdragssluitende Staten.

## Artikel 2

Het Centraal Bureau nodigt de Commissie uit een zitting te houden telkenmale wanneer de noodzaak daartoe zich doet gevoelen of op verzoek van ten minste vijf Verdragsluitende Staten.

Alle Verdragsluitende Staten worden ten minste twee maanden van tevoren van de zittingen van de Commissie in kennis gesteld. Deze kennisgeving moet de onderwerpen waarvan opnemings in de agenda is verzocht nauwkeurig vermelden.

## Artikel 3

Alle Verdragsluitende Staten kunnen deelnemen aan de werkzaamheden van de Commissie.

Een Staat kan zich door een andere Staat doen vertegenwoordigen; een Staat kan echter niet meer dan twee andere Staten vertegenwoordigen.

Elke Staat draagt de kosten van zijn vertegenwoordigers.

## Artikel 4

Het Centraal Bureau bereidt de behandeling van de vragen voor en neemt de secretariaatswerkzaamheden van de Commissie op zich.

De Directeur-Generaal van het Centraal Bureau of zijn vertegenwoordiger neemt met raadgevende stem aan de zittingen van de Commissie deel.

## Artikel 5

In overeenstemming met de meerderheid der Verdragsluitende Staten nodigt het Centraal Bureau tot het met raadgevende stem bijwonen van de zittingen van de Commissie vertegenwoordigers uit van:

- a) niet bij het Verdrag aangesloten Staten;
- b) internationale gouvernementele organisaties die op het gebied van het vervoer bevoegd zijn;
- c) internationale niet-gouvernementele organisaties die op het gebied van het vervoer werkzaam zijn.

De sub b) en c) genoemde organisaties worden uitgenodigd op voorwaarde van wederkerigheid.

## Artikel 6

De Commissie is rechtsgeldig samengesteld, wanneer de helft van de Verdragsluitende Staten vertegenwoordigd is.

## Artikel 7

De Commissie wijst voor elke zitting een voorzitter en één of twee ondervoorzitters aan.



## Artikel 8

De besprekingen worden in het Frans en in het Duits gehouden. De uiteenzettingen van de leden der Commissie worden onmiddellijk in een mondelinge vertaling samengevat. De tekst van de voorstellen en de mededelingen van de voorzitter worden in extenso vertaald.

## Artikel 9

De stemming vindt plaats per delegatie en desgewenst bij oproeping; elke delegatie van een Verdragsluitende Staat die ter zitting is vertegenwoordigd, heeft recht op één stem.

Een voorstel wordt aanvaard indien het aantal vóór het voorstel uitgebrachte stemmen:

- a) ten minste gelijk is aan één derde van het aantal in de Commissie vertegenwoordigde Staten;
- b) hoger is dan het aantal tegen het voorstel uitgebrachte stemmen.

## Artikel 10

De notulen van de zittingen geven een samenvatting van de besprekingen in beide talen.

De voorstellen en besluiten moeten woordelijk in beide talen worden opgenomen. Wanneer met betrekking tot de besluiten zich verschillen tussen de Franse en de Duitse tekst van de notulen voordoen, is de Franse tekst beslissend.

De notulen worden zo spoedig mogelijk aan de leden toegezonden.

Indien de leden niet tijdens de zitting hun goedkeuring aan de notulen hechten, delen zij de eventuele verbeteringen binnen een redelijke termijn aan het secretariaat mede.

## Artikel 11

De Commissie kan ter vereenvoudiging der werkzaamheden subcommissies instellen; zij kan eveneens subcommissies instellen, die belast zijn met de voorbereiding van bepaalde onderwerpen voor een latere zitting.

Elke subcommissie wijst een voorzitter, een ondervoorzitter en, indien de behoefte daaraan zich doet gevoelen, een rapporteur aan. Voor het overige zijn de bepalingen van de artikelen 1 tot en met 5 en 8 tot en met 10 op analoge wijze van toepassing op de subcommissies.

---

**Reglement van arbitrage****Artikel 1***Aantal scheidslieden*

De scheidsgerichten, ingesteld om kennis te nemen van andere geschillen dan die tussen Staten, zullen naar gelang van de bepalingen van het compromis worden samengesteld uit één, drie of vijf scheidslieden.

**Artikel 2***Keuze der scheidslieden*

§ 1. Een lijst van scheidslieden wordt vooraf opgesteld. Elke Verdrag-sluitende Staat kan ten hoogste twee van zijn onderdanen die deskundig zijn op het gebied van het internationale vervoerrecht aanwijzen om te worden ingeschreven op de lijst van scheidslieden die wordt opgesteld en bijgehouden door de Zwitserse Regering.

§ 2. Indien het compromis in één enkele scheidsman voorziet, wordt deze door de partijen in gemeenschappelijk overleg gekozen. Indien het compromis in drie of vijf scheidslieden voorziet, kiest ieder der partijen onderscheidenlijk één of twee scheidslieden.

De overeenkomstig de voorgaande alinea gekozen scheidslieden wijzen in gemeenschappelijk overleg onderscheidenlijk de derde of de vijfde scheidsman aan, die als voorzitter van het scheidsgerecht fungeert.

Indien partijen over de keuze van de enkele scheidsman of indien de door partijen gekozen scheidslieden over de aanwijzing van onderscheidenlijk de derde of de vijfde scheidsman niet tot overeenstemming kunnen geraken, wordt het scheidsgerecht aangevuld met een scheidsman die op verzoek van het Centraal Bureau wordt aangewezen door de Voorzitter van het Zwitserse Bondsgerechtshof.

Het scheidsgerecht wordt samengesteld uit personen voorkomende op de lijst bedoeld in § 1. Indien het compromis evenwel in vijf scheidslieden voorziet, kan ieder der partijen één scheidsman kiezen buiten de lijst.

§ 3. De enkele, de derde of de vijfde scheidsman moet van andere nationaliteit zijn dan de partijen.

De tussenkomst in het geschil door een derde partij heeft geen invloed op de samenstelling van het scheidsgerecht.

**Artikel 3***Compromis*

Partijen die een geschil aan de uitspraak van scheidslieden onderwerpen, sluiten een compromis waarin in het bijzonder zijn aangegeven:

- a) het onderwerp van het geschil, dat zo nauwkeurig en duidelijk mogelijk dient te worden omschreven;
- b) de samenstelling van het scheidsgerecht en de termijnen voor de benoeming van de scheidsman of de scheidslieden;
- c) de zetel van het scheidsgerecht.

Ten einde de scheidsrechterlijke procedure te openen, moet het compromis aan het Centraal Bureau worden medegedeeld.

#### Artikel 4

##### *Procedure*

Het scheidsgerecht stelt zelf de te volgen procedure vast, waarbij met name met de volgende bepalingen rekening moet worden gehouden:

- a) het scheidsgerecht stelt een voorbereidend onderzoek in naar en oordeelt over de bij dit gerecht aanhangig gemaakte zaken aan de hand van de door de partijen verstrekte gegevens, zonder bij zijn uitspraak gebonden te zijn aan de uitleggingen van de partijen;
- b) het kan geen hoger of ander bedrag toewijzen dan de conclusies van eiser en niet minder dan hetgeen gedaagde heeft erkend verschuldigd te zijn;
- c) de scheidsrechterlijke uitspraak, behoorlijk met redenen omkleed, wordt opgesteld door het scheidsgerecht en door bemiddeling van het Centraal Bureau aan de partijen medegedeeld;
- d) de scheidsrechterlijke uitspraak is, behoudens tegengestelde bepalingen van dwingend recht die gelden ter plaatse waar het scheidsgerecht zijn zetel heeft, niet voor hoger beroep vatbaar, met uitzondering evenwel van herziening of een beroep op nietigheid.

#### Artikel 5

##### *Griffie*

Het Centraal Bureau treedt op als griffie van het scheidsgerecht.

#### Artikel 6

##### *Kosten*

De scheidsrechterlijke uitspraak stelt de kosten en uitgaven vast, daaronder begrepen de honoraria van de scheidslieden en beslist ten laste van welke partij deze zullen komen of in welke verhouding zij tussen de partijen zullen worden verdeeld.

---

D. GOEDKEURING

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

E. BEKRACHTIGING

Bekrachtiging van het Verdrag, met bijlagen, is voorzien in artikel 61, eerste lid.

F. TOETREDING

Wanneer het Verdrag door vijftien Staten is bekrachtigd of ten laatste één jaar na de ondertekening, zal ingevolge artikel 61, tweede lid, de datum van inwerkingtreding van het Verdrag worden vastgesteld.

J. GEGEVENS

Het onderhavige Verdrag werd tijdens de van 2 tot 7 februari 1970 te Bern gehouden Diplomatieke Conferentie tot herziening van de Berner Spoorwegverdragen vastgesteld. Het strekt blijkens zijn preambule tot herziening van het op 25 februari 1961 te Bern tot stand gekomen Internationaal Verdrag betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (CIV), waarvan de tekst is geplaatst in *Trb.* 1961, 161. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1970, 171.

Van het eveneens op 7 februari 1970 te Bern tot stand gekomen Internationaal Verdrag betreffende het goederenvervoer per spoorweg (CIM) zijn tekst en vertaling geplaatst in *Trb.* 1970, 170.

Van het eveneens op 7 februari 1970 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) zijn tekst en vertaling geplaatst in *Trb.* 1970, 170.

Uitgegeven de veertiende oktober 1970.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*

J. LUNS.