

RECUEIL DES INSTRUMENTS JURIDIQUES ET INSTITUTIONNELS
DE FACILITATION DU TRANSPORT ET DES ÉCHANGES
EN AFRIQUE SUBSAHARIENNE

ANNEXE II-16

**CONVENTION ET STATUT SUR LE RÉGIME INTERNATIONAL
DES VOIES FERRÉES**

(GENÈVE 1923)

N° 1129.

ALLEMAGNE, AUTRICHE,
BELGIQUE, BRÉSIL,
EMPIRE BRITANNIQUE, etc.

Convention et Statut sur le régime
international des voies ferrées, et
protocole de signature, signés à
Genève, le 9 décembre 1923.

GERMANY, AUSTRIA,
BELGIUM,
BRAZIL, BRITISH EMPIRE, etc.

Convention and Statute on the In-
ternational Regime of Railways
and Protocol of Signature, signed
at Geneva, December 9, 1923.

N^o 1129 — CONVENTION¹ SUR LE RÉGIME INTERNATIONAL DES VOIES FERRÉES, GENÈVE, LE 9 DÉCEMBRE 1923.

Textes officiels en anglais et en français. Ces convention et protocole ont été enregistrés par le Secrétariat, conformément à l'article 6 de la convention, le 23 mars 1926, jour de leur entrée en vigueur.

L'ALLEMAGNE, L'AUTRICHE, LA BELGIQUE, LE BRÉSIL, L'EMPIRE BRITANNIQUE (avec LA NOUVELLE-ZÉLANDE et L'INDE), LA BULGARIE, LE CHILI, LE DANEMARK, LA VILLE LIBRE DE DANTZIG, L'ESPAGNE, L'ESTHONIE, LA FINLANDE, LA FRANCE, LA GRÈCE, LA HONGRIE, L'ITALIE, LE JAPON, LA LETTONIE, LA LITHUANIE, LA NORVÈGE, LES PAYS-BAS, LA POLOGNE, LE PORTUGAL, LA ROUMANIE, LE SALVADOR, LE ROYAUME DES SERBES, CROATES ET SLOVÈNES, LE SIAM, LA SUÈDE, LA SUISSE, LA TCHÉCOSLOVAQUIE et L'URUGUAY,

Désireux d'assurer la garantie et le maintien de la liberté des communications et du transit, ainsi que de faciliter à cette fin le développement de la coopération internationale dans l'organisation et l'exécution des transports par voie ferrée ;

Désireux également d'assurer l'application au régime des transports internationaux par voie ferrée du principe de l'équitable traitement du commerce ;

Considérant que la meilleure manière d'aboutir à un résultat en cette matière est par le moyen d'une convention générale à laquelle le plus grand nombre possible d'Etats pourront adhérer ultérieurement ;

Reconnaissant que l'entente internationale en matière de transport par voie ferrée a déjà fait l'objet de nombreuses conventions particulières entre Etats et entre administrations de chemins de fer et que c'est précisément par le moyen de telles conventions particulières que peuvent être poursuivis le plus efficacement, dans le détail de l'application des principes posés par une convention générale, les progrès de l'entente internationale en ce domaine ;

¹ Dépôt des ratifications : Empire britannique, 29 août 1924, Nouvelle-Zélande, 1^{er} avril 1925, Inde, 1^{er} avril 1925, Siam, 9 janvier 1925, Roumanie, 23 décembre 1925, Norvège, 24 février 1926, Danemark, 27 avril 1926, Japon, 30 septembre 1926, Suisse, 23 octobre 1926.

ADHÉSIONS :

De Sa Majesté britannique à partir du 23 avril 1925, pour la Rhodésie du Sud et pour Terre-Neuve, et à partir du 22 septembre 1925 pour les colonies, protectorats et territoires sous mandat suivants :

Guyane britannique,
Honduras britannique,
Brunei,
Etats malais fédérés :
Perak,
Sengalor,
Negri Sembilan,
Pahang,
Gambie,
Côte de l'Or,
Hong-Kong,

Etats malais non fédérés :
Johore,
Kedah,
Perlis,
Kelantan,
Trengganu,
Nigéria,
Rhodésie septentrionale,
Nyassaland,
Palestine,
Sierra Leone,
Straits Settlements,
Territoire du Tanganyika.

De la Chine, le 21 janvier 1925. (Cette adhésion ne porte que sur la Convention et a été donnée sous réserve de ratification.)

Du Panama, le 31 juillet 1925 (*ad referendum*).

Mais estimant que, sans gêner le libre jeu de ces conventions particulières ni les rapports directs et efforts d'entente des administrations de chemins de fer, et sans porter atteinte aux droits de souveraineté ou d'autorité des Etats, c'est, au contraire, par l'élaboration d'une réglementation sommaire et systématique des obligations internationales reconnues en matière de transports internationaux par chemins de fer que pourra être donnée aux principes déjà acquis entre certains Etats ou entre certaines administrations la plus grande extension possible et que pourra être facilitée le plus largement, dans l'avenir, la conclusion de nouvelles conventions particulières, selon les besoins des développements du trafic international ;

Considérant que la Conférence réunie à Barcelone, le 10 mars 1921, sur l'invitation de la Société des Nations, a émis le vœu qu'une convention générale sur le régime international des voies ferrées soit conclue dans un délai de deux ans, que la Conférence réunie à Gênes, le 10 avril 1922, a demandé, en une résolution transmise aux organes compétents de la Société des Nations avec l'approbation du Conseil et de l'Assemblée de la Société, que soient conclues et mises en vigueur le plus tôt possible les conventions internationales relatives au régime des communications prévues dans les traités de paix et que l'article 379 du Traité de Versailles et les articles correspondants des autres traités ont prévu l'élaboration d'une convention générale sur le régime international des voies ferrées ;

Ayant accepté l'invitation de la Société des Nations de participer à une conférence, réunie à Genève le 15 novembre 1923 ;

Soucieux de mettre en vigueur les dispositions du Statut applicable au régime international des voies ferrées, qui y a été adopté, et de conclure une convention générale à cet effet :

Les Hautes Parties contractantes ont nommé pour leurs plénipotentiaires :

LE PRÉSIDENT DU REICH ALLEMAND :

D^r SEELIGER, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire, délégué à la deuxième Conférence générale des communications et du transit, et

M. Paul WOLF, conseiller au Ministère des Communications, délégué à la deuxième Conférence générale des communications et du transit ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE AUTRICHIENNE :

M. Emerich PFLÜGL, ministre résident, représentant du Gouvernement fédéral auprès de la Société des Nations, délégué à la deuxième Conférence générale des communications et du transit ;

SA MAJESTÉ LE ROI DES BELGES :

M. Xavier NEUJEAN, ministre des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes et Téléphones de Belgique, délégué à la deuxième Conférence générale des communications et du transit ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DES ETATS-UNIS DU BRÉSIL :

M. le commandant-major E. LEITÃO DE CARVALHO, officier d'Etat-Major, professeur à l'Ecole d'Etat-Major de Rio-de-Janeiro, délégué à la deuxième Conférence générale des communications et du transit, et

M. Eliseu DA FONSECA MONTARROYOS, membre de la Commission consultative et technique des communications et du transit ; délégué à la deuxième Conférence générale des communications et du transit ;

SA MAJESTÉ LE ROI DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE ET DES DOMINIONS BRITANNIQUES AU DELÀ DES MERS, EMPEREUR DES INDES :

Sir Hubert LLEWELLYN-SMITH, G.C.B., conseiller économique principal du Gouvernement britannique, délégué à la deuxième Conférence générale des communications et du transit ;

POUR LE DOMINION DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE :

L'honorable sir James ALLEN, K.C.B., Haut Commissaire pour la Nouvelle-Zélande dans le Royaume-Uni ;

POUR L'INDE :

Le très honorable lord HARDINGE OF PENSHURST, K.G., G.C.B., G.C.S.I., G.C.M.G., G.C.I.E., G.C.V.O., I.S.O., conseiller privé, ancien vice-roi, ancien ambassadeur ;

SA MAJESTÉ LE ROI DES BULGARES :

M. D. MIKOFF, chargé d'affaires à Berne ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DU CHILI :

M. Francisco RIVAS VICUÑA, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près le Conseil fédéral suisse, près le Président de la République tchécoslovaque, près le Président de la République autrichienne et près Son Altesse Sérénissime le Gouverneur de Hongrie, délégué à la deuxième Conférence générale des communications et du transit ;

SA MAJESTÉ LE ROI DE DANEMARK :

M. P. A. HOLCK-COLDING, chef de département au Ministère des Travaux publics, membre de la Commission consultative et technique des communications et du transit, délégué à la deuxième Conférence générale des communications et du transit ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE POLONAISE :

POUR LA VILLE LIBRE DE DANTZIG :

M. le professeur Bohdan WINIARSKI, vice-président de la Commission consultative et technique des communications et du transit, délégué à la deuxième Conférence générale des communications et du transit ;

SA MAJESTÉ LE ROI D'ESPAGNE :

M. Guillermo BROCKMANN Y ABARZUZA, inspecteur général des Chaussées, Canaux et Ports, membre de la Commission consultative et technique des communications et du transit, délégué à la deuxième Conférence générale des communications et du transit ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE ESTHONIENNE :

M. Charles Robert PUSTA, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près le Président de la République française, membre de la Commission consultative et technique des communications et du transit, délégué à la deuxième Conférence générale des communications et du transit ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE :

M. Urho TOIVOLA, secrétaire à la Légation de Finlande à Paris, délégué à la deuxième Conférence générale des communications et du transit ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE :

M. Maurice SIBILLE, député, membre de la Commission consultative et technique des communications et du transit, délégué à la deuxième Conférence générale des communications et du transit ;

SA MAJESTÉ LE ROI DES HELLÈNES :

M. A. POLITIS, délégué technique du Gouvernement hellénique à Paris, délégué à la deuxième Conférence générale des communications et du transit, et
M. Demetre G. PHOCAS, capitaine de frégate de la marine hellénique, délégué à la deuxième Conférence générale des communications et du transit ;

SON ALTESSE SÉRÉNISSIME LE GOUVERNEUR DE HONGRIE :

M. Emile DE WALTER, conseiller ministériel au Ministère royal de Hongrie des Affaires étrangères, délégué à la deuxième Conférence générale des communications et du transit ;

SA MAJESTÉ LE ROI D'ITALIE :

M. Paolo BIGNAMI, ancien sous-secrétaire d'Etat, ancien député, délégué à la deuxième Conférence générale des communications et du transit ;

SA MAJESTÉ L'EMPEREUR DU JAPON :

M. S. OKUYAMA, conseiller d'ambassade, directeur adjoint du Bureau du Japon à la Société des Nations à Paris, délégué à la deuxième Conférence générale des communications et du transit ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE LETTONIE :

M. le D^r M. WALTERS, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi d'Italie, délégué à la deuxième Conférence générale des communications et du transit ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE LITHUANIENNE :

M. C. DOBKEVICIUS, conseiller à la Légation de Lithuanie à Paris, délégué à la deuxième Conférence générale des communications et du transit ;

SA MAJESTÉ LE ROI DE NORVÈGE :

M. Gabriel SMITH, délégué à la deuxième Conférence générale des communications et du transit ;

SA MAJESTÉ LA REINE DES PAYS-BAS :

Le Jonkheer W. J. M. VAN EYSINGA, professeur à l'Université de Leyde, membre de la Commission consultative et technique des communications et du transit, délégué à la deuxième Conférence générale des communications et du transit ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE POLONAISE :

M. le Professeur Bohdan WINIARSKI, vice-président de la Commission consultative et technique des communications et du transit, délégué à la deuxième Conférence générale des communications et du transit ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PORTUGAISE :

M. A. Bartholomeu FERREIRA, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de la République portugaise près le Conseil fédéral suisse ;

SA MAJESTÉ LE ROI DE ROUMANIE :

M. le professeur Georges POPESCO, inspecteur général, directeur général des Ports et Voies de communication par eau, délégué à la deuxième Conférence générale des communications et du transit ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE SALVADOR :

M. J. G. GUERRERO, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près le Président de la République française et près Sa Majesté le Roi d'Italie, délégué à la deuxième Conférence générale des communications et du transit ;

SA MAJESTÉ LE ROI DES SERBES, CROATES ET SLOVÈNES :

M. B. VOUKOVITCH, directeur des Chemins de fer de l'Etat, délégué à la deuxième Conférence générale des communications et du transit ;

SA MAJESTÉ LE ROI DE SIAM :

M. Phya SANPAKITCH PREECHA, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi d'Espagne et près Sa Majesté le Roi d'Italie, délégué à la deuxième Conférence générale des communications et du transit ;

SA MAJESTÉ LE ROI DE SUÈDE :

M. le baron ALSTRÖMER, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près le Conseil fédéral suisse ;

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE :

M. le D^r Robert HEROLD, directeur de la Division des Chemins de fer du Département fédéral des Postes et des Chemins de fer, membre de la Commission consultative et technique des communications et du transit, délégué à la deuxième Conférence générale des communications et du transit ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE TCHÉCOSLOVAQUE :

M. le D^r Robert FLIEDER, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près le Conseil fédéral suisse, et

M. le D^r Frédéric ZADNIK, conseiller ministériel au Ministère des Chemins de fer, délégué à la deuxième Conférence générale des communications et du transit ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE L'URUGUAY :

M. Benjamin FERNANDEZ Y MEDINA, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi d'Espagne, président de la Commission consultative et technique des communications et du transit ;

Lesquels, après avoir communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus de ce qui suit :

Article premier.

Les Etats contractants déclarent accepter le statut ci-annexé relatif au régime international des voies ferrées adopté par la deuxième Conférence générale des communications et du transit, qui s'est réunie à Genève le 15 novembre 1923.

Ce statut sera considéré comme faisant partie intégrante de la présente convention. En conséquence, ils déclarent accepter les obligations et engagements dudit statut, conformément aux termes et suivant les conditions qui y figurent.

Article 2.

La présente convention ne porte en rien atteinte aux droits et obligations qui résultent des dispositions du Traité de Paix signé à Versailles le 28 juin 1919, ou des dispositions des autres traités analogues, en ce qui concerne les Puissances signataires ou bénéficiaires de ces traités.

Article 3.

La présente convention, dont les textes français et anglais feront également foi, portera la date de ce jour et sera, jusqu'au 31 octobre 1924, ouverte à la signature de tout Etat représenté à la Conférence de Genève, de tout Membre de la Société des Nations et de tout Etat à qui le Conseil de la Société des Nations aura, à cet effet, communiqué un exemplaire de la présente convention.

Article 4.

La présente convention est sujette à ratification. Les instruments de ratification seront transmis au Secrétaire général de la Société des Nations, qui en notifiera le dépôt à tous Etats signataires ou adhérents.

Article 5.

A partir du premier novembre 1924, tout Etat représenté à la conférence visée à l'article premier, tout Membre de la Société des Nations et tout Etat auquel le Conseil de la Société des Nations aura, à cet effet, communiqué un exemplaire pourra adhérer à la présente convention.

Cette adhésion s'effectuera au moyen d'un instrument communiqué au Secrétaire général de la Société des Nations, aux fins de dépôt dans les archives du Secrétariat. Le Secrétaire général notifiera ce dépôt immédiatement à tous Etats signataires ou adhérents.

Article 6.

La présente convention n'entrera en vigueur qu'après avoir été ratifiée au nom de cinq Etats. La date de son entrée en vigueur sera le quatre-vingt-dixième jour après la réception par le Secrétaire général de la Société des Nations de la cinquième ratification. Ultérieurement, la présente convention prendra effet, en ce qui concerne chacune des Parties, quatre-vingt-dix jours après la réception de la ratification ou de la notification de l'adhésion.

Conformément aux dispositions de l'article 18 du Pacte de la Société des Nations, le Secrétaire général enregistrera la présente convention le jour de l'entrée en vigueur de cette dernière.

Article 7.

Un recueil spécial sera tenu par le Secrétaire général de la Société des Nations, indiquant, compte tenu de l'article 9, quelles Parties ont signé ou ratifié la présente convention, y ont adhéré ou l'ont dénoncée. Ce recueil sera constamment ouvert aux Membres de la Société et publication en sera faite aussi souvent que possible, suivant les indications du Conseil.

Article 8.

Sous réserve des dispositions de l'article 2 de la présente convention, celle-ci peut être dénoncée par l'une quelconque des Parties, après l'expiration d'un délai de cinq ans, à partir de la date de son entrée en vigueur pour ladite Partie. La dénonciation sera faite sous forme de notification écrite, adressée au Secrétaire général de la Société des Nations. Copie de cette notification informant toutes les autres Parties de la date à laquelle elle a été reçue leur sera immédiatement transmise par le Secrétaire général.

La dénonciation prendra effet un an après la date à laquelle elle aura été reçue par le Secrétaire général et ne sera opérante qu'en ce qui concerne l'Etat qui l'aura notifiée.

Article 9.

Tout Etat signataire de la présente convention ou y adhérant peut déclarer, soit au moment de sa signature, soit au moment de sa ratification ou de son adhésion, que son acceptation de la présente Convention n'engage pas, soit l'ensemble, soit tel de ses protectorats, colonies, possessions ou territoires d'outre-mer soumis à sa souveraineté ou à son autorité, et peut, ultérieurement et conformément à l'article 5, adhérer séparément, au nom de l'un quelconque de ces protectorats, colonies, possessions ou territoires d'outre-mer exclus par cette déclaration.

La dénonciation pourra également s'effectuer séparément pour tout protectorat, colonie, possession ou territoire d'outre-mer ; les dispositions de l'article 8 s'appliqueront à cette dénonciation.

Article 10.

A l'expiration de chaque époque de cinq ans après la mise en vigueur de la présente convention, la révision de la présente convention pourra être demandée par cinq Etats contractants. A toutes autres époques, la révision de la présente convention pourra être demandée par un tiers des Etats contractants.

En foi de quoi les plénipotentiaires sus-nommés ont signé la présente convention.

In faith whereof the above-named plenipotentiaries have signed the present Convention.

Fait à Genève, le neuf décembre mil neuf cent vingt-trois, en un seul exemplaire qui restera déposé dans les archives du Secrétariat de la Société des Nations.

Done at Geneva the ninth day of December, one thousand nine hundred and twenty-three, in a single copy which shall remain deposited in the Archives of the Secretariat of the League of Nations.

ALLEMAGNE	SEELIGER P. WOLF	GERMANY
AUTRICHE	EMERICH PFLÜGL	AUSTRIA
BELGIQUE	XAVIER NEUJEAN	BELGIUM
BRÉSIL	E. LEITÃO DE CARVALHO. E. MONTARROYOS	BRAZIL
EMPIRE BRITANNIQUE	H. LLEWELLYN SMITH	BRITISH EMPIRE
NOUVELLE-ZÉLANDE	J. ALLEN.	NEW ZEALAND
INDE	HARDINGE OF PENSHURST.	INDIA
BULGARIE	D. MIKOFF	BULGARIA
CHILI	FRANCISCO RIVAS VICUÑA	CHILE
DANEMARK	A. HOLCK-COLDING	DENMARK
VILLE LIBRE DE DANTZIG	BOHDAN WINIARSKI	FREE CITY OF DANZIG
ESPAGNE	GMO. BROCKMANN	SPAIN
ESTHONIE	C. R. PUSTA	ESTHONIA
FINLANDE	URHO TOIVOLA	FINLAND

Sous la réserve prévue à l'article 9 de la présente Convention que ses dispositions n'engagent pas l'ensemble des Protectorats, Colonies, Possessions ou Territoires d'outre-mer soumis à la Souveraineté de la République française ou à son autorité ¹

Translation :

¹ Subject to the reservation contained in Article 9 of the present Convention to the effect that its provisions do not apply to the various protectorates, colonies, possessions or overseas territories under the sovereignty or authority of the French Republic.

FRANCE	MAURICE SIBILLE	FRANCE
GRÈCE	A. POLITIS D. G. PHOXS ¹	GREECE
HONGRIE	WALTER	HUNGARY
ITALIE	PAOLO BIGNAMI	ITALY
JAPON	S. OKUYAMA	JAPAN
LETTONIE	D ^r . M. WALTERS	LATVIA
LITHUANIE	DOBKEVICIUS	LITHUANIA
NORVÈGE	GABRIEL SMITH.	NORWAY
PAYS-BAS	v. EYSINGA, à l'exception des territoires d'outre-mer, Indes néerlandaises, Surinam et Curaçao ¹ .	NETHERLANDS
POLOGNE	BOHDAN WINIARSKI	POLAND
PORTUGAL	A. M. BARTHOLOMEU FERREIRA	PORTUGAL
ROUMANIE	G. POPESCO	ROUMANIA
SALVADOR	J. GUSTAVO GUERRERO	SALVADOR
ROYAUME DES SERBES, CROATES ET SLOVÈNES	B. VOUKOVITCH	KINGDOM OF THE SERBS, CROATS AND SLOVENES
SIAM	PHYA SANPAKITCH PREECHA	SIAM
SUÈDE	ALSTRÖMER	SWEDEN
SUISSE	HEROLD	SWITZERLAND
TCHÉCOSLOVAQUIE	D ^r ROBERT FLIEDER D ^r ŽADNIK	CZECHOSLOVAKIA
URUGUAY	B. FERNANDEZ Y MEDINA	URUGUAY

Translation :

¹ With the exception of the overseas territories, Netherlands Indies, Surinam and Curaçao.

STATUT.

PREMIÈRE PARTIE.

ÉCHANGES INTERNATIONAUX PAR CHEMIN DE FER.

CHAPITRE PREMIER. — LIAISON DES LIGNES INTERNATIONALES.

Article premier.

En vue d'établir entre leurs réseaux les communications appropriées aux besoins du trafic international, les Etats contractants s'engagent :

Dans les cas où lesdits réseaux se trouvent déjà en contact, à réaliser la continuité du service entre les lignes existantes chaque fois que les besoins du trafic international l'imposeront ;

Dans les cas où, pour satisfaire aux besoins dudit trafic, les liaisons existantes ne suffiraient pas, à se communiquer sans délai et à examiner amiablement entre eux leurs projets de renforcement de lignes existantes ou de constructions de lignes nouvelles, dont la jonction avec les réseaux d'un ou de plusieurs Etats contractants, ou la prolongation sur le territoire d'un ou de plusieurs Etats contractants, répondraient à ces besoins.

Les dispositions qui précèdent n'entraînent aucune obligation en ce qui concerne les lignes créées dans un intérêt régional ou de défense nationale.

Article 2.

Vu l'intérêt que présente, en général, pour les usagers du chemin de fer et en particulier pour les voyageurs, la réunion au même point des diverses opérations à la sortie et à l'entrée, les États qui estimeraient ne pas en être empêchés par des considérations d'un autre ordre s'efforceront de réaliser cette réunion, soit par l'établissement de gares-frontière communes, ou tout au moins de gares communes pour chaque direction, soit par tous autres moyens appropriés.

L'Etat sur le territoire duquel se trouvera la gare-frontière commune donnera à l'autre Etat toutes facilités pour l'établissement et le fonctionnement des bureaux nécessaires aux services indispensables à l'exécution du trafic international.

Article 3.

L'Etat sur le territoire duquel les lignes de raccordement ou les gares-frontière sont situées accordera, sans qu'il soit de ce fait porté atteinte à ses droits de souveraineté ou d'autorité qui restent entiers, appui et assistance dans l'exercice de leurs fonctions aux fonctionnaires d'Etat ou aux employés de chemins de fer de l'autre Etat, en vue de faciliter le trafic international.

CHAPITRE II. — MESURES A PRENDRE EN VUE DE L'EXÉCUTION DU TRAFIC INTERNATIONAL.

Article 4.

Les Etats contractants, reconnaissant la nécessité de laisser à l'exploitation des chemins de fer l'élasticité indispensable pour lui permettre de répondre aux besoins complexes du trafic, en-

tendent maintenir intacte la liberté de cette exploitation, tout en veillant à ce que cette liberté s'exerce sans abus à l'égard du trafic international.

Ils s'engagent à donner au trafic international des facilités raisonnables et s'interdisent toute discrimination qui aurait un caractère de malveillance à l'égard des autres Etats contractants, de leurs nationaux ou de leurs navires.

Le bénéfice des dispositions du présent article n'est pas limité aux transports régis par un contrat unique ; il s'étend également aux transports visés aux articles 21 et 22 du présent statut, sous les conditions spécifiées auxdits articles.

Article 5.

En ce qui concerne les facilités à assurer au trafic international des voyageurs et des bagages, les services seront organisés suivant les horaires d'autant plus favorables et dans les conditions de rapidité et de confort d'autant meilleures que ces services correspondront à des courants de transport plus importants.

Les Etats encourageront la mise en marche de trains directs ou, à défaut, la mise en service de voitures directes pour les grandes relations de trafic international, ainsi que toutes mesures ayant pour effet de rendre sur lesdites relations les voyages particulièrement rapides et confortables.

Article 6.

En ce qui concerne les facilités à assurer au trafic international des marchandises, les services seront organisés de manière à réaliser des conditions de rapidité et de régularité d'autant plus satisfaisantes qu'ils correspondront à des courants de transport plus importants.

Les Etats encourageront les mesures techniques de toute nature ayant pour effet, sur les relations auxquelles correspondent des courants de trafic international d'une importance exceptionnelle, d'assurer des services d'une efficacité également exceptionnelle.

Article 7.

Au cas où le trafic international se trouverait temporairement suspendu ou limité sur un itinéraire déterminé, les administrations exploitantes, autant qu'il leur appartient d'y remédier, s'efforceront de rétablir au plus tôt un service normal et jusque là d'acheminer le trafic par un autre itinéraire avec le concours, en cas de besoin, des administrations d'autres Etats qui seraient en mesure d'apporter le secours de leurs lignes.

Article 8.

Les Etats contractants règlent les formalités de douane et de police de manière que le trafic international soit aussi peu entravé et retardé que possible. Les mêmes obligations s'appliquent aux formalités relatives aux passeports pour autant qu'il en est exigé.

Les Etats contractants encourageront tout spécialement les mesures ayant pour effet de réduire les opérations à effectuer dans les gares-frontière, en particulier les accords relatifs à la fermeture des wagons passant en douane et à la mise des colis sous scellés douaniers, ainsi que toutes organisations permettant de reporter l'accomplissement des formalités douanières à l'intérieur du pays.

DEUXIÈME PARTIE.

EMPLOI RÉCIPROQUE DU MATÉRIEL ROULANT ET UNITÉ TECHNIQUE.

Article 9.

Les Etats contractants, dans toute la mesure raisonnablement permise par les circonstances, inciteront les administrations de chemins de fer placées sous leur souveraineté ou autorité, et dont les lignes forment un réseau continu de voies du même écartement, à conclure entre elles des conventions prévoyant toutes mesures de nature à permettre et faciliter l'échange et l'utilisation réciproque du matériel roulant.

Ces conventions pourront également prévoir une assistance par la fourniture de wagons vides, lorsque cette assistance est nécessaire pour répondre aux besoins du trafic international.

Ne sont pas comprises parmi les mesures faisant l'objet des conventions visées ci-dessus celles qui entraîneraient des modifications aux caractéristiques essentielles d'un réseau de chemin de fer ou d'un matériel roulant.

Toutefois, dans les cas où de telles modifications apparaîtraient spécialement désirables en raison de l'intensité du trafic et du peu d'importance relative de l'effort d'adaptation, les Etats contractants intéressés conviennent de se communiquer sans délai toutes propositions ayant ces modifications pour objet et d'en entreprendre amiablement l'examen.

Article 10.

En vue de faciliter l'emploi réciproque du matériel roulant, les Etats contractants faciliteront l'établissement de conventions visant l'unité technique des chemins de fer, notamment en ce qui concerne la construction et les conditions d'entretien du matériel roulant, ainsi que le chargement des wagons, dans toute la mesure utile pour la bonne exécution du trafic international.

En vue de donner au trafic international toutes les facilités et la sécurité désirables, ces conventions pourront, notamment en ce qui concerne les groupes de territoires contigus, viser l'unification des conditions de construction et des installations techniques des chemins de fer.

Article 11.

Des conventions spéciales pourront prévoir une assistance en matériel de traction et, dans les cas où le justifierait le trafic international intéressé, une assistance en combustible ou en énergie électrique.

Article 12.

Des conventions spéciales entre Etats pourront prévoir que le matériel roulant d'une administration, y compris le matériel de traction, ainsi que les objets mobiliers de toute nature lui appartenant et contenus dans ce matériel, ne peuvent faire l'objet d'une saisie sur un territoire autre que celui de l'Etat dont dépend l'administration propriétaire qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet Etat.

Article 13.

L'emploi et la circulation en trafic international des wagons des particuliers ou d'organismes autres que les administrations de chemins de fer feront l'objet de conventions spéciales.

TROISIÈME PARTIE.

RAPPORTS ENTRE LE CHEMIN DE FER ET SES USAGERS.

Article 14.

Dans l'intérêt du trafic international, les Etats contractants faciliteront, dans toute la mesure raisonnablement permise par les circonstances, l'établissement d'accords permettant l'emploi d'un contrat unique couvrant la totalité du transport ; ces accords s'efforceront d'atteindre le maximum d'uniformité qui peut être réalisé dans les conditions visant l'exécution du contrat direct par chacune des administrations participant au transport.

Article 15.

A défaut d'établissement d'un contrat de transport unique, il sera donné des facilités raisonnables pour l'exécution, sur la base de contrats successifs, des transports s'étendant sur les voies ferrées de deux ou plusieurs Etats contractants.

Article 16.

Les dispositions principales à envisager dans les conventions particulières régissant le contrat unique de transport de voyageurs et de bagages sont les suivantes :

- a) Les conditions dans lesquelles le chemin de fer est tenu ou non d'accepter le contrat de transport ;
- b) Les conditions de la conclusion du contrat de transport et de l'établissement des titres définissant ledit contrat ;
- c) Les obligations et règlements dont le respect est imposé au voyageur ;
- d) Les obligations du voyageur relativement à l'accomplissement des formalités connexes telles que les formalités de douane nécessaires à l'exécution du transport ;
- e) Les conditions de livraison des bagages ;
- f) Les dispositions prévues en cas d'interruption de service ou autres difficultés affectant l'exécution des transports ;
- g) La responsabilité du chemin de fer résultant du contrat de transport ;
- h) L'exercice des actions naissant du contrat de transport et l'exécution des jugements.

Article 17.

Les dispositions principales à envisager dans les conventions particulières régissant le contrat unique de transport de marchandises sont les suivantes :

- a) Les conditions dans lesquelles le chemin de fer est tenu ou non d'accepter le contrat de transport ;
- b) Les conditions de la conclusion du contrat de transport et d'établissement du titre définissant ledit contrat ;
- c) La définition des obligations et responsabilités des diverses parties intervenant dans le contrat passé avec le chemin de fer ;
- d) Les dispositions relatives à l'itinéraire à suivre pour le transport et, le cas échéant, aux délais dans lesquels celui-ci doit être effectué ;

- e) Les conditions d'accomplissement, en cours de route, des formalités connexes (telles que les formalités de douane) nécessaires à l'exécution du transport ;
- f) Les conditions de livraison de la marchandise et du paiement de la créance des chemins de fer ;
- g) Les garanties accordées au chemin de fer pour le paiement de sa créance ;
- h) Les dispositions à prendre en cas d'empêchement au transport ou à la livraison ;
- i) La responsabilité du chemin de fer résultant du contrat de transport ;
- j) L'exercice des actions naissant du contrat de transport et l'exécution des jugements.

QUATRIÈME PARTIE.

TARIFS.

Article 18.

Les tarifs en vigueur conformément à la loi nationale, et dûment publiés avant leur mise en vigueur, déterminent :

En ce qui concerne les voyageurs et les bagages, les prix de transport, y compris les frais accessoires, s'il y a lieu, et les conditions dans lesquelles ils sont appliqués ;

En ce qui concerne les marchandises, les prix de transport, y compris les frais accessoires, le classement des marchandises auxquelles ces prix sont applicables et les conditions auxquelles est subordonnée cette application.

Le chemin de fer ne peut refuser à chaque transport le tarif qui lui est applicable, dès lors que les conditions dudit tarif sont remplies.

Article 19.

En trafic international, il ne peut être perçu, en sus des prix des tarifs applicables à un transport donné, aucune autre somme que celles qui constituent la rémunération équitable des opérations effectuées en dehors de celles pour lesquelles les tarifs prévoient une perception.

Article 20.

Les Etats contractants, reconnaissant la nécessité de laisser aux tarifs en général la souplesse indispensable pour leur permettre de s'adapter, aussi exactement que possible, aux besoins complexes du commerce et de la concurrence commerciale, entendent maintenir intacte la liberté de leur tarification, suivant les principes admis par leur propre législation, tout en veillant à ce que cette liberté s'exerce sans abus à l'égard du trafic international.

Ils s'engagent à appliquer au trafic international des tarifs raisonnables, tant par leur taux que par leurs conditions d'application et s'interdisent toute discrimination qui aurait un caractère de malveillance à l'égard des autres Etats contractants, de leurs nationaux ou de leurs navires.

Ces dispositions ne font pas obstacle à l'établissement, entre les chemins de fer et la navigation, de tarifs communs respectant les principes posés par les précédents alinéas.

Article 21.

Le bénéfice des dispositions de l'article 20 n'est pas limité aux transports régis par un contrat unique. Il s'étend également à des transports qui comportent une série de parcours par chemin

de fer, par mer ou par toute autre voie, empruntant les territoires de plusieurs Etats contractants et régis par des contrats distincts, sous réserve que les conditions ci-après soient remplies.

Chacun des contrats successifs doit mentionner la provenance initiale et la destination finale du transport ; la marchandise doit, pendant toute la durée du trajet total, rester sous la surveillance des transporteurs et être transmise par chacun d'eux au suivant sans intermédiaire et sans autre délai que celui nécessaire à l'accomplissement des opérations de transmission des formalités administratives de douane, d'octroi, de police ou autres.

Article 22.

Les dispositions de l'article 20 sont également applicables, aussi bien en trafic national qu'en trafic international par chemin de fer, aux marchandises séjournant dans un port, sans que soit pris en considération le pavillon sous lequel elles ont été importées ou seront exportées.

Article 23.

Les Etats contractants s'efforceront de promouvoir l'établissement de tarifs internationaux dans toute la mesure des besoins du trafic international auxquels il peut être raisonnablement donné satisfaction. Ils faciliteront l'adoption de toutes mesures ayant pour effet, même en dehors des tarifs internationaux, de rendre possible le calcul rapide des frais de transport pour les courants de trafic les plus importants.

Article 24.

Les Etats contractants s'efforceront d'obtenir l'unification du mode de présentation des tarifs tant internationaux que nationaux, notamment en ce qui concerne les groupes de territoires contigus, en vue de rendre plus aisée l'application de ces tarifs pour le trafic international.

CINQUIÈME PARTIE.

ARRANGEMENTS FINANCIERS ENTRE ADMINISTRATIONS DANS LEURS RELATIONS AVEC LES INTÉRÊTS DU TRAFIC INTERNATIONAL.

Article 25.

Les arrangements d'ordre financier entre administrations de chemins de fer devront se prêter à un fonctionnement suffisamment efficace pour n'entraîner aucune gêne dans l'exécution du trafic international et, en particulier, dans l'application du contrat unique de transport.

Article 26.

En ce qui concerne les recettes des chemins de fer, les dispositions à envisager dans de tels arrangements sont notamment les suivantes :

- a) Règles relatives au droit de chaque administration de toucher la part lui revenant sur la créance du chemin de fer ;
- b) Règles relatives à la possibilité de l'administration qui a négligé d'effectuer un encaissement dont la charge lui incombait ;

- c) Dispositions à prendre pour assurer l'exactitude de la comptabilité, lorsque des administrations font confiance à d'autres administrations pour l'établissement de cette comptabilité ;
- d) Dispositions relatives aux règlements financiers entre administrations, ayant pour effet de réduire, dans toute la mesure permise par les circonstances, les mouvements de fonds nécessités par ces règlements.

Article 27.

En ce qui concerne les sommes que le chemin de fer aura payées à ses usagers, les dispositions à envisager dans les arrangements entre administrations de chemins de fer sont notamment les suivantes :

- a) Règles relatives au recours de l'administration qui a payé une indemnité contre les autres administrations ayant concouru au transport ;
- b) Dispositions relatives à la détermination des responsabilités des diverses administrations ou aux responsabilités qu'elles acceptent de considérer comme leur étant communes ;
- c) Dispositions relatives au recours entre administrations, lorsque l'une d'elles a été conduite à rembourser un trop perçu sur le montant de la créance du chemin de fer ;
- d) Règles relatives à l'acceptation par d'autres administrations des décisions de justice rendues contre une administration et l'ayant contrainte à payer une somme.

Article 28.

Lorsque des difficultés se produisent du fait de la situation des changes et constituent une sérieuse entrave au trafic international, des mesures seront prises en vue d'atténuer au maximum ces inconvénients.

Toute administration de chemins de fer exposée au risque de subir dans le règlement des décomptes des pertes sensibles, du fait des variations du change, pourra s'en couvrir en percevant une prime qui sera fixée à un taux raisonnable, en rapport avec ce risque. Les arrangements conclus entre administrations de chemins de fer pourront prévoir des taux de change fixes sous réserve de révisions périodiques

Des mesures seront prises pour empêcher autant que possible toutes spéculations abusives auxquelles pourraient se livrer des intermédiaires dans les opérations résultant de la situation des changes.

SIXIÈME PARTIE.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Article 29.

Il pourra être exceptionnellement, et pour un terme aussi limité que possible, dérogé aux dispositions du présent statut par des mesures particulières ou générales que chacun des États contractants serait obligé de prendre en cas d'événements graves intéressant la sûreté de l'État ou les intérêts vitaux du pays, étant entendu que les principes du statut devront être observés dans toute la mesure du possible.

Article 30.

Aucun des Etats contractants ne sera tenu, par le présent statut, d'assurer le transit des voyageurs dont l'entrée sur ses territoires sera prohibée ou des marchandises d'une catégorie dont l'importation est interdite, soit pour raison de santé ou de sécurité publiques, soit comme précaution contre les maladies des animaux ou des végétaux. En ce qui concerne les transports autres que les transports en transit, aucun des Etats contractants ne sera tenu par le présent statut d'assurer le transport des voyageurs dont l'entrée sur ses territoires est prohibée ou des marchandises dont l'importation ou l'exportation est interdite, en vertu des lois nationales.

Chaque Etat contractant aura le droit de prendre, d'une part, les mesures de précaution nécessaires relatives au transport des marchandises dangereuses ou assimilées, étant entendu que de telles mesures ne devront pas avoir pour effet d'établir des distinctions contraires aux principes du présent statut; d'autre part, les mesures de police générales y compris la police des émigrants.

Rien dans le présent statut ne saurait non plus affecter les mesures qu'un quelconque des Etats contractants est ou pourra être amené à prendre, en vertu de conventions internationales générales auxquelles il est partie, ou qui pourraient être conclues ultérieurement, en particulier celles conclues sous les auspices de la Société des Nations, relativement au transit, à l'exportation ou à l'importation d'une catégorie particulière de marchandises, telles que l'opium ou autres drogues nuisibles, et les armes ou le produit de pêcheries, ou bien de conventions générales qui auraient pour objet de prévenir toute infraction aux droits de propriété industrielle, littéraire ou artistique, ou qui auraient trait aux fausses marques, fausses indications d'origine ou autres méthodes de commerce déloyal.

Article 31.

Le présent statut n'impose à aucun des Etats contractants une obligation nouvelle, du fait des présentes stipulations, de faciliter le transport des ressortissants d'un Etat non contractant ou de leurs bagages, ni de marchandises, voitures, wagons, ayant pour Etat de provenance ou de destination un Etat non contractant.

Article 32.

Le présent statut ne fixe pas les droits et les devoirs des belligérants et des neutres en temps de guerre. Néanmoins, il subsistera en temps de guerre dans la mesure compatible avec ces droits et ces devoirs.

Article 33.

Le présent statut ne comporte aucunement le retrait de facilités plus grandes que celles résultant de ses dispositions et qui auraient été accordées dans des conditions compatibles avec ses principes au trafic international par voie ferrée. Il ne comporte pas davantage l'interdiction d'en accorder, à l'avenir, de semblables.

Article 34.

Conformément à l'article 23 e) du Pacte de la Société des Nations, tout Etat contractant qui pourra invoquer valablement contre l'application de l'une quelconque des dispositions du présent statut sur tout ou partie de son territoire, une situation économique grave, résultant de dévastations commises sur son sol pendant la guerre de 1914-1918, sera considéré comme dispensé temporairement des obligations résultant de l'application de ladite disposition, étant entendu que les principes du présent statut devront être observés dans toute la mesure possible.

Article 35.

Si un différend surgit entre deux ou plusieurs Etats contractants au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent statut et si ce différend ne peut être réglé, soit directement entre les parties, soit par la voie de tout autre moyen de règlement amiable, les parties au différend pourront, avant de recourir à toute procédure de l'arbitrage ou à un règlement judiciaire, soumettre le différend, pour avis consultatif, à l'organe qui se trouverait institué par la Société des Nations comme organe consultatif et technique des Membres de la Société, en ce qui concerne les communications et le transit. En cas d'urgence, un avis provisoire pourra recommander toute mesure provisionnelle destinée notamment à rendre au trafic international les facilités dont il jouissait avant l'acte ou le fait ayant donné lieu au différend.

Si le différend ne peut être réglé par l'une des procédures indiquées dans le paragraphe précédent, les Etats contractants soumettront leur litige à un arbitrage, à moins qu'ils n'aient décidé ou ne décident, en vertu d'un accord entre les parties, de le porter devant la Cour permanente de Justice internationale¹.

Article 36.

Si l'affaire est soumise à la Cour permanente de Justice internationale, il sera statué dans les conditions déterminées par l'article 27 du Statut de ladite cour.

En cas d'arbitrage, et à moins que les parties n'en décident autrement, chaque partie désignera un arbitre, et le troisième membre du tribunal arbitral sera choisi par les arbitres, ou, si ces derniers ne peuvent s'entendre, sera nommé par le Conseil de la Société des Nations sur la liste des assesseurs pour les affaires de communications et de transit mentionnées à l'article 27 du Statut de la Cour permanente de Justice internationale ; dans ce dernier cas, le troisième membre sera choisi conformément aux dispositions de l'avant-dernier alinéa de l'article 4 et du premier alinéa de l'article 5 du Pacte de la Société.

Le tribunal arbitral jugera sur la base du compromis arrêté d'un commun accord par les parties. Si les parties n'ont pu se mettre d'accord, le tribunal arbitral, statuant à l'unanimité, établira le compromis après examen des prétentions formulées par les parties ; au cas où l'unanimité ne serait pas obtenue, il sera statué par le Conseil de la Société, dans les conditions prévues au paragraphe précédent. Si le compromis ne fixe pas la procédure, le tribunal arbitral la fixera lui-même.

Au cours de la procédure d'arbitrage et à moins de dispositions contraires dans le compromis, les parties s'engagent à porter devant la Cour permanente de Justice internationale toute question de droit international ou tout point d'interprétation juridique du statut, dont le tribunal arbitral, sur demande d'une des parties, estimerait que le règlement du différend exige la solution préalable.

Article 37.

Les Etats contractants faciliteront l'établissement de conventions particulières en vue de permettre l'exécution des dispositions du présent statut, lorsque les conventions existantes ne seront pas suffisantes à cet effet.

Article 38.

Les dispositions du présent statut pourront être étendues, par le moyen de conventions particulières, à des entreprises de transport par une voie quelconque autre que la voie ferrée, notamment en tant que ces entreprises interviennent pour compléter un transport par chemin de fer.

¹ Vol. VI, page 379 ; vol. XI, page 404 ; vol. XV, page 304 ; vol. XXIV, page 152 ; vol. XXVII, page 146 ; vol. XXXIX, page 165 et vol. XLV, page 96 de ce Recueil.

Ces entreprises sont alors soumises à toutes les obligations imposées et investies de tous les droits reconnus au chemin de fer par le présent statut.

Toutefois, les conventions particulières prévues au premier alinéa pourront admettre toutes dérogations au présent statut qui pourront résulter des modalités différentes de transport. En particulier, en ce qui concerne le contrat applicable à un transport international empruntant la voie ferrée et la voie maritime, ces dérogations pourront prévoir l'application du droit maritime au parcours par mer.

Article 39.

A défaut de l'application des conventions particulières prévues à l'article 38, il sera donné des facilités raisonnables au mouvement des courants de transport empruntant la voie ferrée et une voie différente, telle que la voie de mer.

Article 40.

Les Etats contractants s'engagent à apporter à celles des conventions existantes qui contreviendraient aux dispositions du présent statut, dès que les circonstances le rendront possible et, tout au moins, au moment de l'expiration de ces conventions, toutes modifications destinées à les mettre en harmonie avec elles, que permettraient les conditions géographiques, économiques ou techniques des pays ou régions qui sont l'objet de ces conventions.

Article 41.

Sans préjudice de l'application de l'article 24 du Pacte de la Société des Nations, tous offices ou bureaux, créés ou devant être créés en vertu de conventions internationales, dont l'objet est ou serait de faciliter le règlement entre Etats de questions relatives aux transports par voies ferrées, seront considérés comme procédant du même esprit que les organes de la Société des Nations et comme prolongeant dans leur domaine propre, en vue de l'exécution de la présente convention, l'action des organes de la Société, et, en conséquence, échangeront avec les services compétents de la Société tous renseignements utiles concernant l'exercice de leur mission de coopération internationale.

Article 42.

Les Etats contractants prendront toutes mesures nécessaires pour que soient communiquées à la Société des Nations toutes informations de nature à permettre aux organismes de la Société l'exercice des tâches qui leur incombent en vue de l'application de la présente convention.

Article 43.

Il est entendu que le présent statut ne doit pas être interprété comme réglant en quoi que ce soit les droits et obligations *inter se* de territoires faisant partie ou placés sous la protection d'un même Etat souverain, que ces territoires pris individuellement soient ou non Etats contractants.

Article 44.

Rien dans les précédents articles ne pourra être interprété comme affectant en quoi que ce soit les droits ou obligations de tout Etat contractant en tant que Membre de la Société des Nations.

PROTOCOLE DE SIGNATURE DE LA CONVENTION
SUR LE RÉGIME INTERNATIONAL DES VOIES FERRÉES.

PROTOCOL OF SIGNATURE
TO THE CONVENTION ON THE INTERNATIONAL REGIME OF RAILWAYS.

Au moment de procéder à la signature de la Convention sur le régime international des voies ferrées, conclue à la date de ce jour, les sous-signés, dûment autorisés, sont convenus de ce qui suit :

1^o Il est entendu que toute différence de traitement entre pavillons, fondée exclusivement sur la considération du pavillon, doit être considérée comme discrimination de caractère malveillant au sens des articles 4 et 20 du Statut sur le régime international des voies ferrées.

2^o Dans le cas où un Etat ou territoire auquel la convention ne s'applique pas aurait même pavillon ou même nationalité qu'un Etat contractant, cet Etat ou ce territoire ne pourra se prévaloir d'aucun droit assuré par le présent statut au pavillon ou aux nationaux des Etats contractants.

Le présent protocole aura les mêmes force, valeur et durée que le statut conclu à la date de ce jour et dont il doit être considéré comme faisant partie intégrante.

Fait à Genève, le neuf décembre mil neuf cent vingt-trois.

At the moment of signing the Convention of to-day's date relating to the International Regime of Railways, the undersigned, duly authorised, have agreed as follows :

(1) It is understood that any differential treatment of flags based solely on the consideration of the flag should be considered as discrimination of an unfair nature in the sense of Articles 4 and 20 of the Statute on the International Regime of Railways.

(2) In the event of the flag or nationality of a Contracting State being identical with the flag or nationality of a State or territory which is outside the Convention, no claim can be advanced on behalf of the latter State or territory to participate in the benefits assured by this Statute to the flag or nationals of Contracting States.

The present Protocol will have the same force, effect and duration as the Statute of to-day's date, of which it is to be considered as an integral part.

Done at Geneva, the ninth day of December one thousand nine hundred and twenty-three.

[Suivent les mêmes signatures que celles figurant à la fin de la convention.]

[Here follow the same signatures as those appearing at the end of the Convention.]