

Previously published as
Miscellaneous No. 2 (1995)
Cm 2790

RAILWAYS



Treaty Series No. 7 (1997)

Protocol of Decisions

amending the Convention concerning
International Carriage by Rail (COTIF)

Signed at Berne on 9 May 1980,
Adopted by the Revision Committee in the
course of the first session held at
Berne from 14 to 21 December 1989

[Part I entered into force for the United Kingdom on 1 January 1991
and Part II on 1 November 1996]

*Presented to Parliament
by the Secretary of State for Foreign and Commonwealth Affairs
by Command of Her Majesty
February 1997*

£4.75

Cm 3521

PROTOCOLE DES DECISIONS
PORTANT AMENDEMENT DE LA CONVENTION RELATIVE AUX
TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES (COTIF) SIGNEE A BERNE
LE 9 MAI 1980

En application des articles 19 et 21 de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), signée à Berne le 9 mai 1980, les représentants des Etats membres désignés en annexe et dûment habilités à cet effet se sont réunis au sein de la Commission de révision.

Au terme des discussions qui se sont tenues à Berne du 14 au 21 décembre 1989, au siège de l'Office central des transports internationaux ferroviaires, la Commission de révision a arrêté les dispositions suivantes:

PART I

Décisions de modifications de la COTIF relevant de la compétence de la Commission de révision.

La Commission de révision décide les modifications suivantes:

Article 17 CIV

Le § 3 est supprimé.

Article 19 CIV

Cet article a la teneur suivante:

“§ 1 Sauf exception prévue par les tarifs internationaux, l'enregistrement des bagages n'a lieu que sur la présentation de billets valables au moins jusqu'à la destination des bagages.

Lorsque les tarifs prévoient que des bagages peuvent être admis au transport sans présentation de billets, les dispositions des Règles uniformes fixant les droits et obligations du voyageur relatifs à ses bagages s'appliquent par analogie à l'expéditeur de bagages.

§ 2 Le chemin de fer se réserve la possibilité d'acheminer les bagages par un itinéraire différent de celui emprunté par le voyageur.

A la gare de départ, de même que dans les gares de correspondance où le bagage doit être transbordé, l'acheminement a lieu par le premier train approprié assurant le transport régulier 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 d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas.

§ 3 Sauf exception prévue par les tarifs internationaux, le prix du transport des bagages doit être payé lors de l'enregistrement.

§ 4 Les tarifs ou les horaires peuvent exclure ou limiter le transport de bagages dans certains trains ou certaines catégories de trains ou à destination et en provenance de certaines gares.

§ 5 Les formalités d'enregistrement des bagages non régies par le présent article sont déterminées par les prescriptions en vigueur à la gare chargée de l'enregistrement.”

Article 20 CIV

Le texte du § 4, sous lettre c), est modifié comme suit:

“c) le jour et l'heure de la remise;”

PROTOCOL OF DECISIONS
AMENDING THE CONVENTION CONCERNING INTERNATIONAL CARRIAGE
BY RAIL (COTIF) SIGNED AT BERNE ON 9 MAY 1980

In accordance with Articles 19 and 21 of the Convention concerning international carriage by rail (COTIF) signed at Berne on 9 May 1980,¹ the representatives of the Member States named in the annex and duly empowered to that effect met within the Revision Committee.

At the end of the discussions which were held at Berne from 14 to 21 December 1989, at the headquarters of the Central Office for International Railway Transport, the Revision Committee laid down the following provisions:

PART I

Decisions to amend the COTIF falling within the competence of the Revision Committee.

The Revision Committee decides to make the following amendments:

Article 17 CIV

§3 shall be deleted.

Article 19 CIV

This article shall read as follows:

“§ 1 Save where the international tariffs otherwise provide, luggage shall be registered only on production of tickets available at least as far as the destination of the luggage.

When the tariffs provide that luggage may be accepted for carriage without production of a ticket, the provisions of the Uniform Rules determining the rights and obligations of the passenger in respect of his registered luggage shall apply by analogy to the consignor of registered luggage.

§ 2 The railway reserves the right to forward the registered luggage by a different route from that taken by the passenger.

At the forwarding station, as well as at the junctions where the registered luggage must be transferred, the forwarding shall take place by the first appropriate train providing a regular service for registered luggage.

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

§ 3 Save where the international tariffs otherwise provide, the carriage charges for registered luggage must be paid on registration.

§ 4 The tariffs or timetables may exclude or limit the carriage of registered luggage in certain trains or certain categories of trains or to or from certain stations.

§ 5 The formalities with regard to registration of luggage not governed by this article shall be determined by the provisions in force at the registering station.”

Article 20 CIV

The text of §4, at letter (c), shall be amended as follows:

“(c) the day and time on which the luggage is handed in for carriage;”

¹Treaty Series No. 1 (1987) Cm 41.

Article 25 CIV

Le texte du § 4 est modifié comme suit:

“§ 4 En cas d'application irrégulière d'un tarif ou d'erreur dans le calcul ou la perception du prix de transport et d'autres frais, le trop-perçu n'est restitué par le chemin de fer ou le moins-perçu versé à celui-ci que si la différence excède 2 unités de compte par billet ou par bulletin de bagages.”

Article 38 CIV

Le texte du § 1 lettre a) est modifié comme suit:

“a) si le montant du dommage est prouvé, une indemnité égale à ce montant sans qu'elle puisse toutefois excéder 40 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute ou 600 unités de compte par colis;”

Article 41 CIV

Le texte du § 3 et de l'alinéa premier du § 4 est modifié comme suit:

“§ 3 . . . ne peut excéder 8000 unités de compte . . .

§ 4 . . . l'indemnité totale à payer ne peut excéder 1000 unités de compte.”

Article 43 CIV

Le texte du § 3 est modifié comme suit:

“§ 3 En ce qui concerne les bagages, les intérêts ne sont dus que si l'indemnité excède 8 unités de compte par bulletin de bagages.”

Article 3 CIM

Le texte du § 4 est modifié comme suit:

“§ 4 Lorsque l'autorité compétente a décidé que:

- a) le service sera supprimé ou suspendu en totalité ou en partie,
- b) certains envois seront exclus ou admis seulement sous condition,
- c) *certaines marchandises seront acceptées, en priorité, au transport,*
ces mesures doivent être portées sans délai à la connaissance du public et des chemins de fer; ceux-ci en informent les chemins de fer des autres Etats en vue de leur publication.”

Article 11 CIM

Le texte de §§ 1 et 2 est modifié comme suit:

§ 1 ne concerne que le texte allemand

“§ 2 Le traitement conforme au § 1 doit avoir lieu immédiatement après la remise au transport de la totalité de la marchandise faisant l'objet de la lettre de voiture et, dans la mesure où les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice le prévoient, le paiement des frais que l'expéditeur prend à sa charge ou le dépôt d'une garantie conformément à l'article 15, § 7.”

Article 12 CIM

Le § 2 a la teneur suivante:

“§ 2 Les chemins de fer fixent le modèle uniforme de la lettre de voiture, qui doit comporter un duplicata pour l'expéditeur.

Pour certains trafics, notamment entre pays limitrophes, les chemins de fer peuvent prescrire, dans les tarifs, l'emploi, d'une lettre de voiture de modèle simplifié.

Pour certains trafics avec des pays qui n'ont pas adhéré à la présente Convention, les tarifs peuvent prévoir le recours à une procédure spéciale.”

Article 14 CIM

Le § 8 est supprimé.

Article 25 CIV

The text of §4 shall be amended as follows:

§ 4 In case of incorrect application of a tariff, or of error made in the calculation or collection of the carriage and other charges, overcharges shall be repaid by the railway or undercharges paid to the railway only when they exceed *two* units of account per ticket or per luggage registration voucher.”

Article 38 CIV

The text of §1 letter (a) shall be amended as follows:

“(a) if the amount of the loss or damage suffered is established: compensation equal to that amount but not exceeding *40* units of account per kilogramme of gross mass missing or *600* units of account per item of luggage;”

Article 41 CIV

The text of §3 and of the first sub-paragraph of §4 shall be amended as follows:

“§ 3 . . . may not exceed *8000* units of account . . .

“§ 4 . . . the total compensation payable may not exceed *1000* units of account.”

Article 43 CIV

The text of §3 shall be amended as follows:

“§ 3 In the case of registered luggage, interest shall only be payable if the compensation exceeds *eight* units of account per luggage registration voucher.”

Article 3 CIM

The text of §4 shall be amended as follows:

“§ 4 When the competent authority decides that:

- (a) a service shall be discontinued or suspended totally or partially,
- (b) certain consignments shall be refused or accepted only subject to conditions,
- (c) *certain goods will be accepted for transport in priority,*

these measures shall, without delay, be brought to the notice of the public and the railways; the latter shall inform the railways of the other States with a view to their publication.”

Article 11 CIM

The text of §§ 1 and 2 shall be amended as follows:

§ 1 only concerns the German text.

“§ 2 The procedure laid down in §1 must be carried out immediately after all the goods to which the consignment note relates have been handed over for carriage and—where the provisions in force at the forwarding station so require—such charges as the consignor has undertaken to pay have been paid or a security deposited in accordance with Article 15, §7.

Article 12 CIM

§ 2 shall read as follows:

“§ 2 The railways shall prescribe a standard form of consignment note, which must include a duplicate for the consignor.

In the case of certain traffic, notably between adjacent countries, the railways may prescribe, in the tariffs, the use of a simplified form of consignment note.

In the case of certain traffic with countries which have not acceded to this Convention, tariffs may provide for recourse to a special procedure.”

Article 14 CIM

§ 8 shall be deleted.

Article 19 CIM

Le § 5 a la teneur suivante:

“§ 5 Les dispositions complémentaires ou les tarifs règlent le marquage des colis par l'expéditeur.”

Le § 6 est supprimé.

Article 24 CIM

Le § 1 a la teneur suivante:

“§ 1 Sans préjudice du paiement de la différence du prix de transport et d'une indemnité pour dommage éventuel, le chemin de fer peut percevoir:

- a) une surtaxe égale à 1 unité de compte par kg de masse brute du colis entier:
1. en cas de désignation irrégulière, inexacte ou incomplète des matières et objets exclus du transport en vertu du RID;
 2. en cas de désignation irrégulière, inexacte ou incomplète des matières et objets admis au transport sous condition en vertu du RID, ou d'inobservation de ses conditions.

Les dispositions complémentaires peuvent prévoir d'autres modes de calcul de la surtaxe, notamment une surtaxe forfaitaire pour les wagons de particuliers vides.

- b) une surtaxe égale à 5 unités de compte par 100 kg de masse excédant la limite de charge, lorsque le wagon a été chargé par l'expéditeur.”

Le § 2 est supprimé.

Le § 3 devient § 2.

Le § 4 devient § 3.

Le § 5 qui devient le § 4 a la teneur suivante:

“§4 Les dispositions complémentaires précisent les cas dans lesquels aucune surtaxe ne peut être perçue.”

Article 27 CIM

Les §§ 2, 3 et 4 ont la teneur suivante:

“§ 2 A défaut d'indication des délais de livraison prévue au § 1, et sous réserve des paragraphes ci-après, les délais de livraison maxima sont les suivants:

- a) pour les wagons complets:
- | | |
|---|------------|
| délai d'expédition | 12 heures; |
| délai de transport, par fraction indivisible de 400 km | 24 heures; |
- b) pour les envois de détail:
- | | |
|---|------------|
| délai d'expédition | 24 heures; |
| délai de transport, par fraction indivisible de 200 km | 24 heures. |

Toutes les distances se rapportent aux distances kilométriques d'application des tarifs.

§ 3 Le délai d'expédition n'est compté qu'une fois, quel que soit le nombre de chemins de fer empruntés. Le délai de transport est calculé sur la distance totale entre la gare expéditrice et la gare destinataire.

§ 4 Le chemin de fer peut fixer des délais supplémentaires d'une durée déterminée dans les cas suivants:

- a) envois remis au transport ou livrables en dehors des gares;
- b) envois empruntant:
1. des lignes dont l'écartement des rails est différent,
 2. la mer ou les voies navigables intérieures,
 3. une route s'il n'existe pas de liaison ferroviaire;

Article 19 CIM

§ 5 shall read as follows:

“§ 5 The supplementary provisions or the tariffs shall regulate the marking of packages by the consignor.”

§ 6 shall be deleted.

Article 24 CIM

§ 1 shall read as follows:

“§ 1 Without prejudice to the railway’s entitlement to the difference in carriage charges and to compensation for any possible loss or damage, the railway may impose:

- (a) a surcharge equal to one unit of account per kilogramme of gross mass of the whole package;
 - (i) in the case of irregular, incorrect or incomplete description of substances and articles not acceptable for carriage under the RID;
 - (ii) in the case of irregular, incorrect or incomplete description of substances and articles which under the RID are acceptable for carriage subject to conditions, or in the case of failure to observe such conditions.

The supplementary provisions may provide for other methods of calculating the surcharge, in particular a fixed surcharge for empty private owners’ wagons.

- (b) a surcharge equal to five units of account per 100 kilogrammes of mass in excess of the load limit, where the wagon has been loaded by the consignor.”

§ 2 shall be deleted.

§ 3 shall become §2.

§ 4 shall become §3.

§ 5 which shall become §4 shall read as follows:

“§ 4 The supplementary provisions shall specify the case in which no surcharge is due.”

Article 27 CIM

§ § 2, 3 and 4 shall read as follows:

“§ 2 In the absence of any indication in regard to the transit periods as provided for in §1, and subject to the following paragraphs, the maximum transit periods shall be as follows:

- (a) for wagon-load consignments:

period for despatch	12 hours;
period for carriage, for each 400 km or fraction thereof	24 hours;
- (b) for less than wagon-load consignments:

period for despatch	24 hours;
period for carriage, for each 200 km or fraction thereof	24 hours.

All these distances shall relate to the kilometric distances contained in the tariffs.

§ 3 The period for despatch shall be counted only once, irrespective of the number of systems traversed. The period for carriage shall be calculated on the total distance between the forwarding station and the destination station.

§ 4 The railway may fix additional transit periods of specified duration in the following cases:

- (a) consignments handed in for carriage, or to be delivered, at places other than stations;
- (b) consignments to be carried:
 - (i) by lines of different gauge;
 - (ii) by sea or inland navigable waterway;
 - (iii) by road if there is no rail link;

- c)
- d)”

Le § 6 a la teneur suivante:

“§ 6 Le délai de livraison commence à courir à minuit après l’acceptation au transport de la marchandise.”

Le § 8 a la teneur suivante:

“§ 8 Le délai de livraison est suspendu les dimanches et jours fériés légaux. Il est suspendu les samedis lorsque, dans un Etat, les prescriptions en vigueur prévoient pour ceux-ci une suspension du délai de livraison en trafic ferroviaire intérieur.”

Le deuxième alinéa du § 9 est supprimé.

Article 29 CIM

Le § 1 a la teneur suivante:

“§ 1 En cas d’application irrégulière du tarif ou d’erreur dans le calcul ou la perception des frais, le moins-perçu doit être payé ou le trop-perçu restitué.

Le moins-perçu n’est versé et le trop-perçu n’est restitué que s’ils excèdent 8 unités de compte par lettre de voiture. La restitution est effectuée d’office.”

Article 30 CIM

Le texte du § 2 est modifié comme suit:

“§ 2 Ces ordres doivent être donnés au moyen *d’une* déclaration, *dans la forme prescrite* par le chemin de fer.

Cette déclaration doit être reproduite et signée par l’expéditeur sur le duplicata de la lettre de voiture, qui doit être présenté au chemin de fer. *La signature peut être imprimée ou remplacée par le timbre de l’expéditeur.*

Tout ordre donné *dans une forme autre que celle prescrite* est nul.”

Article 31 CIM

Le texte du § 2 est modifié comme suit:

“§ 2 Ces ordres doivent être donnés au moyen d’une déclaration, *dans la forme prescrite* par le chemin de fer.

Tout ordre donné *dans une forme autre que celle prescrite* est nul.”

Le texte du § 3, lettre d) est modifié comme suit:

“d) désigné conformément au § 1 c) une personne et que celle-ci a retiré la lettre de voiture, *accepté la marchandise* ou fait valoir ses droits conformément à l’article 28, § 4.”

Article 33 CIM

Le texte du § 4 est modifié comme suit:

“§ 4 Si *les* instructions de *l’expéditeur* modifient la désignation du destinataire ou de la gare destinataire ou sont données à la gare où se trouve la marchandise, l’expéditeur doit les inscrire sur le duplicata de la lettre de voiture et présenter celui-ci au chemin de fer.”

Article 34 CIM

Le texte du § 1 est modifié comme suit:

“§ 1 En cas d’empêchement à la livraison de la marchandise, *le chemin de fer* doit en prévenir sans délai l’expéditeur pour lui demander des instructions.”

Le texte du § 2 est modifié comme suit:

“§ 2 Lorsque l’empêchement à la livraison cesse avant l’arrivée des instructions de l’expéditeur à la gare destinataire, la marchandise est livrée qu destinataire. *L’expéditeur doit en être avisé sans délai.*”

Le § 5 est supprimé.

Les §§ 6, 7 et 8 deviennent les §§ 5, 6 et 7.

(c) . . .

(d)”

§ 6 shall read as follows:

“§ 6 The transit period shall run from midnight next following acceptance of the goods for carriage.”

§ 8 shall read as follows:

“§ 8 The transit period shall be suspended on Sundays and statutory holidays. It shall be suspended on Saturdays when the provisions in force in any State provide for the suspension of domestic railway transit periods on those days.”

The second sub-paragraph of §9 is deleted.

Article 29 CIM

§ 1 shall read as follows:

“§ 1 In case of incorrect application of a tariff or of error in the calculation or collection of charges, undercharges shall be paid or overcharges repaid.

Undercharges shall be paid and overcharges shall be repaid only if they exceed eight units of account per consignment note. The repayment shall be made as a matter of course.”

Article 30 CIM

The text of §2 shall be amended as follows:

“§ 2 Such orders shall be given by means of a declaration, *in the form laid down* by the railway.

The declaration shall be reproduced and signed by the consignor in the duplicate of the consignment note which shall be presented to the railway. *The signature may be printed or replaced by the despatch stamp.*

Any order given *in a form other than that laid down* shall be null and void.”

Article 31 CIM

The text of §2 shall be amended as follows:

“§ 2 Such orders shall be given by means of a declaration, *in the form laid down* by the railway.

Any order given *in a form other than that laid down* shall be null and void.”

The text of §3, letter (d) shall be amended as follows:

“(d) designated a person in accordance with §1(c) and that person has taken possession of the consignment note, *accepted the goods* or asserted his rights in accordance with Article 28, §4.”

Article 33 CIM

The text of §4 shall be amended as follows:

“§ 4 If *the* instructions of *the* consignee change the consignee or the destination station or are given at the station where the goods are being held, the consignor must enter them in the duplicate of the consignment note and present this to the railway.”

Article 34 CIM

The text of §1 shall be amended as follows:

“§ 1 When circumstances prevent delivery of the goods, *the railway* shall without delay notify the consignor to ask for his instructions.”

The text of §2 shall be amended as follows:

“§ 2 When the circumstances preventing delivery cease to obtain before arrival at the destination station of instructions from the consignor the goods shall be delivered to the consignee. *The consignor shall be notified without delay.*”

§ 5 shall be deleted.

§§ 6, 7 and 8 shall become §§ 5, 6 and 7.

Article 38 CIM

Le texte du § 2 est complété par un alinéa 2 (nouveau) qui a la teneur suivante:
“Cette présomption est en outre applicable lorsque le contrat de transport antérieur à la réexpédition était soumis à une convention internationale comparable sur le transport international ferroviaire direct, et que celle-ci contient une même présomption de droit en faveur des envois expédiés conformément aux Règles uniformes.”

Article 41 CIM

Le texte du § 1, lettres a) et b) est ainsi modifié:

“§ 1 . . .

- a) *deux pour cent de la masse pour les marchandises liquides ou remises au transport à l'état humide;*
- b) un pour cent de la masse pour *les* marchandises sèches.”

Le texte du § 4 est modifié comme suit:

“§ 4 En cas de perte totale de la marchandise *ou en cas de perte de colis*, il n'est fait aucune déduction résultant du déchet de route pour le calcul de l'indemnité.”

Article 45 CIM

L'alinéa premier a la teneur suivante:

“Lorsque le chemin de fer accorde des conditions particulières de transport par des tarifs spéciaux ou exceptionnels comportant une réduction sur le prix de transport calculé d'après les tarifs généraux, il peut limiter l'indemnité due à l'ayant droit en cas de dépassement du délai de livraison, dans la mesure où une telle limitation est indiquée dans le tarif.”

Article 59 CIM

Les §§ 2 et 3 ont la teneur suivante:

“§ 2 Le chemin de fer expéditeur est responsable du prix de transport et des autres frais qu'il n'a pas encaissés, alors que l'expéditeur les avait pris à sa charge conformément à l'article 15.

§ 3 Si le chemin de fer destinataire livre la marchandise sans recouvrer les frais ou autres créances résultant du contrat de transport, il est responsable de ces montants.”

Article 65 CIM

Les §§ 1 et 2 ont la teneur suivante:

“§ 1 Si la situation économique et financière d'un Etat est de nature à provoquer de graves difficultés pour l'application du Titre VI, deux ou plusieurs autres Etats peuvent, par des accords, déroger aux articles 15, 17 et 30 en décidant, pour le trafic avec l'Etat en difficulté, que:

- a) les envois au départ de chacun d'eux doivent obligatoirement être affranchis par l'expéditeur jusqu'aux frontières de l'Etat en difficulté, mais pas au-delà;
- b) les envois à destination de chacun d'eux doivent obligatoirement être affranchis par l'expéditeur jusqu'aux frontières de l'Etat en difficulté, mais pas au-delà;
- c) les envois à destination ou au départ de l'Etat en difficulté ne doivent être grevés d'aucun remboursement ni débours, sauf à les admettre dans les limites de montants déterminés;
- d) l'expéditeur ne peut modifier le contrat de transport en ce qui concerne le pays de destination, l'affranchissement et le remboursement.

§ 2 Sous les conditions fixées au § 1 et avec l'autorisation de leurs Gouvernements, les chemins de fer qui sont en relation avec le chemin de fer de l'Etat en difficulté peuvent convenir d'une dérogation aux articles 15, 17, 30 et 31 dans leur trafic réciproque avec le chemin de fer de l'Etat en difficulté.

Une telle dérogation est décidée à la majorité des deux tiers des chemins de fer en relation avec le chemin de fer de l'Etat en difficulté.”

L'article 65 est complété par un nouveau § 5 qui a la teneur suivante:

“§ 5 Nonobstant les dispositions du présent article, chaque Etat peut prendre des mesures unilatérales conformément à l'article 3, § 4, lettre b).”

Article 38 CIM

The text of §2 shall be completed by a sub-paragraph 2 (new) which shall read as follows:

“This presumption shall moreover apply when the contract of carriage prior to the reconsignment was subject to a comparable international convention on international through rail transport, and when this contains the same presumption of law in favour of consignments sent in accordance with the Uniform Rules.”

Article 41 CIM

The text of §1, letters (a) and (b) shall be amended thus:

“§ 1

- (a) *two per cent of the mass for liquid goods or goods consigned in a moist condition;*
- (b) *one per cent of the mass for dry goods.”*

The text of §4 shall be amended as follows:

“§ 4 In the event of total loss of goods *or in the case of loss of a package*, no deduction for wastage in transit shall be made in calculating the compensation payable.”

Article 45 CIM

The first sub-paragraph shall read as follows:

“When the railway agrees to special conditions of carriage through special or exceptional tariffs, involving a reduction in the carriage charge calculated on the basis of the general tariffs, it may limit the amount of compensation payable to the person entitled in the case of exceeding of the transit period, provided that such limit is indicated in the tariff.”

Article 59 CIM

§§ 2 and 3 shall read as follows:

“§ 2 The forwarding railway shall be liable for carriage and other charges which it has failed to collect when the consignor has undertaken to pay them in accordance with Article 15.

§ 3 Should the railway of destination deliver the goods without collecting charges or other sums due under the contract of carriage, it shall be liable for these amounts.”

Article 65 CIM

§§ 1 and 2 shall read as follows:

“§ 1 If the economic and financial position of any State is such as to cause serious difficulty in applying Title VI, two or more other States may, by agreements, derogate from Articles 15, 17 and 30 by determining, for traffic with the State in difficulty, that:

- (a) consignments from each of them shall be forwarded charges paid by the consignor as far as the frontiers of the State in difficulty, but not beyond;
- (b) consignments to destinations in each of them shall be forwarded charges paid by the consignor as far as the frontiers of the State in difficulty, but not beyond;
- (c) consignments to or from the State in difficulty must not be made subject to any cash on delivery payment or disbursement, except up to specified amounts;
- (d) the consignor may not modify the contract of carriage as far as concerns the country of destination, pre-payment of charges and cash on delivery payments.

§ 2 Under the conditions specified in §1 and with the authorisation of their Governments, the railways which have dealings with the railway of the State in difficulty may agree upon a derogation from Articles 15, 17, 30 and 31 in the traffic exchanged between them and the railway of the State in difficulty.

Such a derogation shall be decided by a two thirds majority of the railways having dealings with the railway of the State in difficulty.”

A new §5 shall be added to Article 65 which shall read as follows:

“§ 5 Notwithstanding the provisions of this Article, each State may take unilateral measures in accordance with Article 3, §4, letter (b).”

PART II

Propositions de modifications de la COTIF relevant de la compétence de l'Assemblée générale.

La Commission de révision propose à l'Assemblée générale de l'OTIF, les modifications suivantes:

Article 2 COTIF

Compléter le texte du § 2 par un nouvel alinéa 2 de la teneur suivante:

“Sont assimilés aux transports effectués sur une ligne, au sens de l'alinéa précédent, les autres transports internes, effectués sous la responsabilité du chemin de fer, en complément du transport ferroviaire.”

Article 3 COTIF

Modifier le texte du §2 comme suit:

“§ 2 Les lignes visées à l'article 2, § 1, et § 2, *alinéa premier*, sur lesquelles s'effectuent . . .”.

Préciser l'alinéa premier du § 3 de la manière suivante:

“§ 3 Les entreprises dont relèvent les lignes visées à l'article 2, § 2, *alinéa premier*, inscrites sur . . .”.

Article premier CIV

Modifier comme suit le § premier:

“§ 1 Sous réserve exceptions prévues aux articles 2, 3 et 33, les Règles uniformes s'appliquent à tous les transports de voyageurs et de bagages *y compris de véhicules automobiles*, effectués avec des titres de transport internationaux établis pour un parcours empruntant les territoires d'au moins deux Etats et comprenant exclusivement des lignes inscrites sur la liste prévue aux articles 3 et 10 de la Convention, *ainsi que, le cas échéant, aux transports assimilés conformément à l'article 2, § 2, alinéa 2 de la Convention.*

Les Règles uniformes s'appliquent également, en ce qui concerne la responsabilité du chemin de fer en cas de mort de blessures de voyageurs, *aux personnes qui accompagnent un envoi dont le transport est effectué* conformément aux Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM).”

Article 14 CIV

Compléter le texte du § 1 par la phrase suivante:

“§ 1 . . . *Pour le transport des véhicules automobiles, le chemin de fer peut prévoir que les voyageurs demeurent dans le véhicule automobile durant le transport.*”

Article 17 CIV

Modifier le texte actuel du § 2 et créer un nouvel alinéa 2 de la teneur suivante:

“§ 2 Les tarifs internationaux peuvent admettre sous certaines conditions, comme bagages, des animaux et des objets non visés au § 1, *ainsi que des véhicules automobiles remis au transport avec ou sans remorque.*

Les conditions de transport des véhicules automobiles précisent en particulier les conditions d'admission au transport, d'enregistrement, de chargement et de transport, la forme et le contenu du document de transport qui doit porter le sigle CIV, les conditions de déchargement et de livraison, ainsi que les obligations du conducteur en ce qui concerne son véhicule, le chargement et le déchargement.”

PART II

Proposals to amend COTIF falling within the competence of the General Assembly.

The Revision Committee proposes to the General Assembly of OTIF, the following amendments:

Article 2 COTIF

Add to the text of §2 a new sub-paragraph which reads as follows:

“Other internal carriage performed under the responsibility of the railway, complementary to carriage by rail, shall be treated as carriage performed over a line within the meaning of the preceding sub-paragraph.”

Article 3 COTIF

Amend the text of §2 as follows:

“§ 2 The lines referred to in Article 2, §1, and §2, *first sub-paragraph*, on which . . . is undertaken . . .”.

Clarify the first sub-paragraph of §3 as follows:

“§ 3 The undertakings responsible for the services referred to in Article 2, §2, *first sub-paragraph*, and included in . . .”

Article 1 CIV

Amend as follows paragraph 1:

“§ 1 Subject to the exceptions provided for in Articles 2, 3 and 33, the Uniform Rules shall apply to any carriage of passengers and luggage *including motor vehicles*, under international transport documents made out for a journey over the territories of at least two States and exclusively over lines or services included in the list provided for in Articles 3 and 10 of the Convention, *as well as, in appropriate cases, to carriage treated as carriage over a line in accordance with Article 2, §2, sub-paragraph 2 of the Convention.*

The Uniform Rules shall also apply, as far as the liability of the railway in case of death of, or personal injury to, passengers is concerned, to persons accompanying a consignment effected in accordance with the Uniform Rules concerning the Contract for the International Carriage of Goods by Rail (CIM).

Article 14 CIV

Add to the text of §1 the following sentence:

“§ 1 . . . *For the carriage of motor vehicles, the railways may provide that the passengers shall remain in the motor vehicle during carriage.*”

Article 17 CIV

Amend the existing text of §2 and create a new sub-paragraph 2 reading as follows:

“§ 2 The international tariffs may provide for the acceptance, on specified conditions, as registered luggage, of animals and articles not mentioned in §1, *as well as of motor vehicles handed over for carriage with or without a trailer.*

The conditions for the carriage of motor vehicles shall specify in particular the conditions for acceptance for carriage, for registration, for loading and for carriage, the form and the content of the transport document which must bear the initials CIV, the conditions for unloading and for delivery, as well as the obligations of the driver concerning his vehicle and the loading and unloading of it.”

Article 41 CIV

Modifier le titre: "Véhicules automobiles"

Modifier le texte du § 1 comme suit:

"§ 1 En cas de retard dans le chargement pour une cause imputable au chemin de fer ou de retard à la livraison d'un véhicule automobile, le chemin de fer doit payer, lorsque l'ayant droit prouve qu'un dommage en est résulté, une indemnité dont le montant ne peut excéder le prix de transport du véhicule."

Modifier le texte du § 3 comme suit:

"§ 3 En cas de perte totale ou partielle *du* véhicule, l'indemnité à payer à l'ayant droit pour le dommage prouvé est calculée d'après la valeur usuelle du véhicule et ne peut excéder 8000¹ unités de compte."

Modifier le texte du § 4 comme suit:

"§ 4 En ce qui concerne les objets *placés* dans le véhicule, le chemin de fer n'est responsable que du dommage causé par sa faute. L'indemnité totale à payer ne peut excéder 1000¹ unités de compte.

Le chemin de fer ne répond des objets placés à l'extérieur du véhicule qu'en cas de dol."

Reprendre sous le § 5, la seconde phrase du § 3 actuel:

"§ 5 Une remorque avec ou sans chargement est considérée comme un véhicule."

Reprendre sous un § 6 nouveau, le texte du § 5 actuel, en le modifiant légèrement:

"§ 6 Les autres dispositions concernant la responsabilité pour les bagages sont applicables *au transport des véhicules automobiles.*"

Article 42 CIV

Compléter le texte de l'alinéa 2 comme suit:

"En cas de faute lourde, l'indemnité pour perte, avarie ou retard à la livraison des bagages *et pour retard au chargement ou à la livraison, perte ou avarie d'un véhicule automobile et des objets placés dans le véhicule* est toutefois limitée au double . . .".

Article 53 CIV

Modifier le texte de l'alinéa premier du § 1 comme suit:

"§ 1 Toute action de l'ayant droit fondée sur la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs est éteinte s'il ne signale pas l'accident survenu au voyageur, dans les *six* mois à compter de la connaissance du dommage, à l'un des chemins de fer auxquels une réclamation peut être présentée selon l'article 49, § 1."

Article premier CIM

Compléter la fin du texte du § 1 comme suit:

"§ 1 Sous réserve . . . de la Convention, *ainsi que, le cas échéant, aux transports assimilés conformément à l'article 2, § 2, alinéa 2 de la Convention.*"

Article 18 CIM

Simplifier le texte de la manière suivante:

"L'expéditeur est responsable de l'exactitude des inscriptions portées par ses soins sur la lettre de voiture. Il supporte toutes les conséquences résultant du fait que ces inscriptions seraient irrégulières, inexactes, incomplètes ou portées ailleurs qu'à la place réservée à chacune d'elles."

(La dernière phrase tombe)

¹Ces montants ont fait l'objet de décisions de la Commission de révision.

Article 41 CIV

Amend the title: "Motor Vehicles"

Amend the text of §1 as follows:

"§ 1 In case of delay in loading for a reason attributable to the railway or delay in delivery of a motor vehicle, the railway shall, if the person entitled proves that loss or damage has been suffered thereby, pay compensation the amount of which shall not exceed the charge for carriage of the vehicle."

Amend the text of §3 as follows:

"§ 3 In the case of total or partial loss of a vehicle, the compensation payable to the person entitled for the loss or damage proved shall be calculated on the usual value of the vehicle and may not exceed 8,000¹ units of account."

Amend the text of §4 as follows:

"§ 4 In respect of articles *placed* inside the vehicle, the railway shall be liable only for loss or damage caused by a fault on its part. The total compensation payable may not exceed 1,000¹ units of account.

The railway shall be liable in respect of articles placed on the outside of the vehicle only in the case of wilful misconduct."

Insert as §5, the second sentence of the existing §3:

"§ 5 A loaded or unloaded trailer shall be considered as a vehicle."

Insert as a new §6, the text of the existing §5, while amending it slightly:

"§ 6 The other provisions relating to liability in respect of registered luggage shall apply *to the carriage of motor vehicles*."

Article 42 CIV

Add the following to the text of sub-paragraph 2:

"In the case of gross negligence, compensation for loss, damage or delay in delivery of registered luggage *and for delay in loading or in delivery of, loss of or damage to a motor vehicle and articles placed in the vehicle* shall nevertheless be limited to twice . . ."

Article 53 CIV

Amend the text of the first sub-paragraph of §1 as follows:

"§ 1 Any right of action by the person entitled based on the liability of the railway in case of death of, or personal injury to, passengers shall be extinguished if notice of the accident to the passenger is not given by the person entitled, within *six* months of his becoming aware of the loss or damage, to one of the railways to which a claim may be made in accordance with Article 49, §1."

Article 1 CIM

Add to the text of §1 as follows:

"§ 1 Subject to . . . of the Convention, *as well as, in appropriate cases, to carriage treated as carriage over a line in accordance with Article 2, §2, sub-paragraph 2 of the Convention*."

Article 18 CIM

Simplify the text as follows:

"The consignor shall be responsible for the correctness of the particulars inserted by, or for, him, in the consignment note. He shall bear all the consequences in the event of those particulars being irregular, incorrect, incomplete, or not entered in the allotted space."

(The last sentence falls)

¹These amounts have been the subject of decisions of the Revision Committee.

Article 40 CIM

Supprimer le § 4.

Article 43 CIM

Modifier le texte du § 1 comme suit:

§ 1 Si un dommage, y compris une avarie, résulte du dépassement du délai de livraison, le chemin de fer doit payer une indemnité qui ne peut excéder le *quadruple* du prix de transport."

Article 47 CIM

Modifier le titre comme suit:

"*Conversion et intérêts de l'indemnité*"

Compléter l'article 47 par un nouveau § premier libellé comme suit:

"§ 1 Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours au jour et lieu du paiement de l'indemnité."

Les §§ 1, 2 et 3 deviennent les §§ 2, 3 et 4.

ANNEXE AU PROTOCOLE DES DÉCISIONS

Liste des Etats Présents ou Représentés à la Première Session de la Commission de Révision

1. Albanie
2. Allemagne (République fédérale d')
3. Autriche
4. Belgique
5. Danemark
6. France
7. Grèce
8. Hongrie
9. Irlande
10. Italie
11. Liechtenstein
12. Luxembourg
13. Pays-Bas
14. Pologne
15. République démocratique Allemande
16. Royaume-Uni
17. Suède
18. Suisse
19. Tchécoslovaquie
20. Yougoslavie

Article 40 CIM

Delete §4.

Article 43 CIM

Amend the text of §1 as follows:

“§ 1 If loss or damage has resulted from the transit period being exceeded, the railway shall pay compensation not exceeding *four* times the carriage charges.”

Article 47 CIM

Amend the title as follows:

“*Conversion of, and interest on, compensation*”

Add to Article 47 a new §1 reading as follows:

“§ 1 When the calculation of the compensation requires the conversion of sums expressed in foreign currencies, conversion shall be at the rate of exchange applicable at the time and place of payment of compensation.”

§ § 1, 2 and 3 shall become § § 2, 3 and 4.

ANNEX TO THE PROTOCOL OF DECISIONS

List of States Present or Represented at the First Session of the Revision Committee

1. Albania
2. Germany (Federal Republic of)
3. Austria
4. Belgium
5. Denmark
6. France
7. Greece
8. Hungary
9. Ireland
10. Italy
11. Liechtenstein
12. Luxembourg
13. Netherlands
14. Poland
15. German Democratic Republic
16. United Kingdom
17. Sweden
18. Switzerland
19. Czechoslovakia
20. Yugoslavia

The Stationery
Office

Published by The Stationery Office Limited

and available from:

The Publications Centre

(Mail, telephone and fax orders only)
PO Box 276, London SW8 5DT
General enquiries 0171 873 0011
Telephone orders 0171 873 9090
Fax orders 0171 873 8200

The Stationery Office Bookshops

49 High Holborn, London WC1V 6HB
(counter service and fax orders only)
Fax 0171 831 1326
68-69 Bull Street, Birmingham B4 6AD
0121 236 9696 Fax 0121 236 9699
33 Wine Street, Bristol BS1 2BQ
01179 264306 Fax 01179 294515
9-21 Princess Street, Manchester M60 8AS
0161 834 7201 Fax 0161 833 0634
16 Arthur Street, Belfast BT1 4GD
0123 223 8451 Fax 0123 223 5401
The Stationery Office Oriel Bookshop
The Friary, Cardiff CF1 4AA
01222 395548 Fax 01222 384347
71 Lothian Road, Edinburgh EH3 9AZ
(counter service only)

In addition customers in Scotland may mail,
telephone or fax their orders to:
Scottish Publication Sales,
South Gyle Crescent, Edinburgh EH12 9EB
0131 479 3141 Fax 0131 479 3142

Accredited Agents
(see Yellow Pages)

and through good booksellers

ISBN 0-10-135212-3



9 780101 352123