

The Additional Convention
and Protocol B were
previously published as
Miscellaneous No. 20
(1972), Cmnd. 4969

RAILWAYS



Treaty Series No. 20 (1973) ✓

Additional Convention

to the International Convention concerning
the Carriage of Passengers and Luggage by
Rail (CIV) of 25 February 1961 relating to
the Liability of the Railway for Death
of and Personal Injury to Passengers
(with Protocol B)

Berne, 26 February–1 July 1966

(and Protocol I, Berne, 22 October–31 December 1971)

[The United Kingdom instrument of accession to the Additional Convention and Protocol B was deposited on 17 November 1972. The Additional Convention entered into force on 1 January 1973. Protocol B, which entered into force on 1 July 1972, became effective for the United Kingdom on 1 January 1973]

*Presented to Parliament
by the Secretary of State for Foreign and Commonwealth Affairs
by Command of Her Majesty
April 1973*

LONDON

HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE

21p net

Cmnd. 5249

**CONVENTION ADDITIONNELLE
À LA CONVENTION INTERNATIONALE CONCERNANT LE
TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES PAR
CHEMINS DE FER (CIV) DU 25 FÉVRIER 1961, RELATIVE
À LA RESPONSABILITÉ DU CHEMIN DE FER POUR LA
MORT ET LES BLESSURES DE VOYAGEURS**

LES PLÉNIPOTENTIAIRES SOUSSIGNÉS,

ayant reconnu l'utilité d'une unification des règles de responsabilité du chemin de fer pour les dommages survenus au cours d'un transport international et résultant de la mort, des blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou mentale d'un voyageur ainsi que de l'avarie ou de la perte des objets qu'il avait avec lui,

ont résolu de compléter par une Convention additionnelle la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961,

et sont convenus des articles suivants :

Article premier

Champ d'application

§ 1.—La présente Convention règle la responsabilité du chemin de fer pour les dommages causés aux voyageurs par un accident survenu sur le territoire d'un Etat partie à la présente Convention. Au sens de la présente Convention, on entend par " voyageurs " :

- a) les voyageurs dont le transport est régi par la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961,
- b) les convoyeurs des envois effectués conformément à la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) du 25 février 1961.

§ 2.—Chaque Etat contractant pourra, au moment où il signe la présente Convention ou dépose son instrument de ratification ou d'adhésion, déclarer qu'il se réserve le droit de ne pas appliquer la présente Convention aux voyageurs victimes d'accidents survenus sur son territoire, lorsque ceux-ci sont ses ressortissants ou des personnes ayant leur résidence habituelle dans cet Etat.

**ADDITIONAL CONVENTION
TO THE INTERNATIONAL CONVENTION CONCERNING
THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND LUGGAGE BY RAIL
(CIV) OF 25th FEBRUARY 1961 RELATING TO THE
LIABILITY OF THE RAILWAY FOR DEATH OF AND
PERSONAL INJURY TO PASSENGERS**

THE UNDERSIGNED PLENIPOTENTIARIES;

Having recognised the advantage of unifying the rules of liability of the railway for damage resulting from death, personal injury or any other bodily or mental harm sustained by a passenger in the course of international carriage, as well as for damage to, or loss of the articles which he has with him;

Have decided to supplement the International Convention concerning the Carriage of Passengers and Luggage by Rail (CIV) of the 25th February, 1961⁽¹⁾ by an Additional Convention, and

Have agreed upon the following Articles:

Article 1

Field of application

1. This Convention shall govern the liability of the railway for damage caused to passengers by an accident occurring on the territory of a State which is a party to this Convention. For the purposes of this Convention "passengers" means:

- (a) passengers carried in accordance with the International Convention concerning the Carriage of Passengers and Luggage by Rail (CIV) of 25th February, 1961;
- (b) attendants accompanying consignments of goods carried in accordance with the International Convention concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM) of 25th February, 1961.⁽²⁾

2. Each Contracting State may, on signing this Convention or depositing its instrument of ratification or accession, declare that it reserves the right not to apply this Convention to passengers who are subjects of, or persons having their usual place of residence in that State and who sustain an accident on its territory.

(1) Treaty Series No. 66 (1965), Cmnd. 2811.

(2) Treaty Series No. 67 (1965), Cmnd. 2810.

Article 2

Etendue de la responsabilité

§ 1.—Le chemin de fer est responsable des dommages résultant de la mort, des blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou mentale d'un voyageur causées par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans les véhicules, qu'il y entre ou qu'il en sort.

Le chemin de fer est, en outre, responsable des dommages résultant de l'avarie ou de la perte totale ou partielle des objets que le voyageur victime d'un tel accident avait, soit sur lui, soit avec lui comme colis à main, y compris les animaux.

§ 2.—Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité si l'accident a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation que le chemin de fer, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3.—Le chemin de fer est déchargé en tout ou en partie de cette responsabilité dans la mesure où l'accident est dû à une faute du voyageur ou à un comportement de celui-ci qui n'est pas conforme à la conduite normale des voyageurs.

§ 4.—Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité si l'accident est dû au comportement d'un tiers que le chemin de fer, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier.

Si la responsabilité du chemin de fer n'est pas exclue selon l'alinéa précédent, le chemin de fer répond pour le tout dans les limites de la présente Convention et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.

§ 5.—La présente Convention n'affecte pas la responsabilité qui peut incomber au chemin de fer pour les cas non prévus au § 1.

§ 6.—Le "chemin de fer responsable" au sens de la présente Convention est celui qui, d'après la liste des lignes prévue à l'article 59 de la CIV, exploite la ligne sur laquelle l'accident s'est produit. S'il y a, d'après la liste mentionnée, coexploitation par deux chemins de fer, chacun de ces chemins de fer est responsable.

Article 3

Dommmages-intérêts en cas de mort du voyageur

§ 1.—En cas de mort du voyageur, les dommages-intérêts comprennent :

- a) les frais nécessaires consécutifs au décès, notamment ceux du transport du corps, d'inhumation et d'incinération;
- b) si la mort n'est pas survenue immédiatement, les dommages-intérêts définis à l'article 4.

Article 2

Extent of liability

1. The railway shall be liable for damage resulting from the death of, or personal injury or any other bodily or mental harm to, a passenger, caused by an accident arising out of the operation of the railway and happening while the passenger is in, entering or alighting from a train.

The railway shall also be liable for damage to, or total or partial loss of any articles which the passenger who has sustained such an accident had either on him or with him as hand luggage, including any animals which he had with him.

2. The railway shall be relieved of liability if the accident has been caused by circumstances not connected with the operation of the railway and which the railway, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which it was unable to prevent.

3. The railway shall be relieved wholly or partly of liability to the extent that the accident is due to the passenger's wrongful act or neglect or to behaviour on his part not in conformity with the normal conduct of passengers.

4. The railway shall be relieved of liability if the accident is due to a third party's behaviour which the railway, in spite of taking the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which it was unable to prevent.

If the railway is not relieved of liability in accordance with the preceding sub-paragraph, the railway shall be wholly liable up to the limits laid down in this Convention, but without prejudice to any right of action which the railway may have against the third party.

5. This Convention shall not affect any liability which may be incurred by the railway in cases not provided for under paragraph 1.

6. For the purposes of this Convention, the "responsible railway" is that which, according to the list of lines provided for in Article 59 of CIV, operates the line on which the accident occurs. If, in accordance with the aforementioned list, there is joint operation of the line by two railways, each of them shall be liable.

Article 3

Damages in case of death of the passenger

1. In the case of the death of the passenger the damages shall include:
- (a) any necessary expenses following on the death, in particular the cost of transport of the body, burial and cremation;
 - (b) if death does not occur at once, the damages defined in Article 4.

§ 2.—Si, par la mort du voyageur, des personnes envers lesquelles il avait ou aurait eu à l'avenir une obligation alimentaire, en vertu de la loi, sont privées de leur soutien, il y a également lieu de les indemniser de cette perte. L'action en dommages-intérêts des personnes dont le voyageur assumait l'entretien sans y être tenu par la loi reste soumise au droit national.

Article 4

Dommmages-intérêts en cas de blessures du voyageur

En cas de blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou mentale du voyageur, les dommages-intérêts comprennent :

- a) les frais nécessaires, notamment ceux de traitement et de transport;
- b) la réparation du préjudice causé, soit par l'incapacité de travail totale ou partielle, soit par l'accroissement des besoins.

Article 5

Réparation d'autres préjudices

Le droit national détermine si et dans quelle mesure le chemin de fer est tenu à verser des dommages-intérêts pour des préjudices autres que ceux prévus aux articles 3 et 4, notamment les préjudices moral et physique (*pretium doloris*) et esthétique.

Article 6

Forme et limitation des dommages-intérêts en cas de mort ou de blessures du voyageur

§ 1.—Les dommages-intérêts prévus à l'article 3, § 2, et à l'article 4, lettre b), doivent être alloués sous forme de capital; toutefois, si le droit national permet l'allocation d'une rente, ils sont alloués sous cette forme lorsque le voyageur lésé ou les ayants droit désignés à l'article 3, § 2, le demandent.

§ 2.—Le montant des dommages-intérêts à allouer en vertu du § 1 est déterminé selon le droit national. Toutefois, pour l'application de la présente Convention, il est fixé une limite maximale de 200 000 francs en capital ou en rente annuelle correspondant à ce capital, pour chaque voyageur, dans le cas où le droit national prévoit une limite maximale d'un montant inférieur.

2. If, through the death of the passenger, persons towards whom he had, or would have had in the future, a legally enforceable duty to maintain are deprived of their support, such persons shall also be indemnified for their loss. Rights of action for damages by persons whom the passenger was maintaining without being legally bound to do so shall be governed by national law.

Article 4

Damages in case of personal injury to the passenger

In the case of personal injury or any other bodily or mental harm to the passenger the damages shall include:

- (a) any necessary expenses, in particular the cost of medical treatment and transport;
- (b) compensation for loss due to total or partial incapacity to work, or to increased expenditure on his personal requirements necessitated by the injury.

Article 5

Compensation for other injuries

National law shall determine whether and to what extent the railway shall be bound to pay damages for injuries other than those for which there is provision in Articles 3 and 4, in particular for mental or physical pain and suffering (*pretium doloris*) and for disfigurement.

Article 6

Form and limit of damages in case of death of, or personal injury to the passenger

1. The damages under Article 3 (2) and Article 4 (b) shall be awarded in the form of a lump sum; however, if national law permits payment of an annuity, damages shall be awarded in this form if so requested by the injured passenger or the claimants designated in Article 3 (2).

2. The amount of damages to be awarded under paragraph 1 shall be determined in accordance with national law. However, in the event of the national law providing for a maximum limit of less than 200,000 francs, the limit per passenger shall, for the purposes of this Convention, be fixed at 200,000 francs in the form of a lump sum or of an annuity corresponding to that amount.

Article 7

Limitation des dommages-intérêts en cas d'avarie ou de perte d'objets

Quand, en vertu des dispositions de la présente Convention, des dommages-intérêts pour avarie ou pour perte totale ou partielle des objets que le voyageur victime d'un accident avait, soit sur lui, soit avec lui comme colis à main, y compris les animaux, sont mis à la charge du chemin de fer, il peut être réclaté la réparation du dommage, jusqu'à concurrence de 2000 francs par voyageur.

Article 8

Montant des dommages-intérêts en cas de dol ou de faute lourde

Les dispositions des articles 6 et 7 de la présente Convention ou celles prévues par le droit national qui limitent à un montant déterminé les indemnités ne s'appliquent pas si le dommage résulte d'un dol ou d'une faute lourde du chemin de fer.

Article 9

Intérêts et restitution des indemnités

§ 1.—L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, qui sont calculés à raison de cinq pour cent l'an. Ces intérêts courent du jour de la réclamation administrative ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice. Toutefois, pour les indemnités dues en vertu des articles 3 et 4, les intérêts ne courent que du jour où les faits qui ont servi à la détermination de leur montant se sont produits, si ce jour est postérieur à celui de la réclamation ou de la demande en justice.

§ 2.—Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

Article 10

Interdiction de limiter la responsabilité

Les dispositions tarifaires et les accords particuliers conclus entre le chemin de fer et le voyageur, qui tendent à exonérer d'avance, totalement ou partiellement, le chemin de fer de sa responsabilité en vertu de la présente Convention, ou qui ont pour effet de renverser le fardeau de la preuve incombant au chemin de fer, ou qui établissent des limites inférieures à celles qui sont fixées à l'article 6, § 2, et à l'article 7, sont nuls de plein droit. Cette nullité n'entraîne toutefois pas celle du contrat de transport, qui reste soumis aux dispositions de la CIV et de la présente Convention.

Article 7

Limit of damages in case of damage to or loss of articles

When, under the provisions of this Convention, the railway is liable to pay damages for damage to, or for total or partial loss of any articles which the passenger who has sustained an accident had either on him or with him as hand luggage, including any animals which he had with him, compensation for the damage may be claimed up to the sum of 2,000 francs per passenger.

Article 8

Amount of damages in case of wilful misconduct or gross negligence

The provisions of Articles 6 and 7 of this Convention or those of the national law which limit compensation to a fixed amount shall not apply if the damage results from wilful misconduct or gross negligence of the railway.

Article 9

Interest and refund of compensation

The claimant shall be entitled to claim interest on compensation which shall be calculated at the rate of 5 per cent per annum. Such interest shall accrue from the date of the claim, or, if a claim has not been made, from the date on which legal proceedings are instituted, save that for compensation due under Articles 3 and 4, interest shall accrue only from the day on which the events relevant to its assessment occurred, if that day is later than the date of the claim or the date on which legal proceedings were instituted.

2. Any compensation improperly obtained shall be refunded.

Article 10

Prohibition of limitation of liability

Any terms or conditions of carriage or special agreements concluded between the railway and the passenger which purport to exempt the railway in advance, either totally or partially, from liability under this Convention, or which have the effect of reversing the burden of proof resting on the railway, or which provide for limits lower than those laid down in Article 6(2) and Article 7, shall be null and void. Such nullity shall not, however, avoid the contract of carriage which shall remain subject to the provisions of CIV and this Convention.

Article 11

Responsabilité du chemin de fer pour ses agents

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

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

Article 12

Exercice d'actions non prévues par la présente Convention

Dans les cas prévus à l'article 2, § 1, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le chemin de fer que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.

Il en est de même pour toute action exercée contre les personnes dont le chemin de fer répond en vertu de l'article 11.

Article 13

Réclamations administratives

§ 1.—Les réclamations en dommages-intérêts en vertu de la présente Convention sont facultatives; elles peuvent être présentées à l'un des chemins de fer suivants, pour autant qu'il ait son siège social sur le territoire d'un Etat partie à la dite Convention :

- 1° le chemin de fer responsable; si d'après l'article 2, § 6, deux chemins de fer sont responsables, à l'un de ceux-ci;
- 2° le chemin de fer de départ;
- 3° le chemin de fer de destination;
- 4° le chemin de fer du domicile ou de la résidence habituelle du voyageur.

§ 2.—Les réclamations doivent être adressées par écrit. Les pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à sa réclamation doivent être présentées soit en originaux, soit en copies, celles-ci dûment légalisées si le chemin de fer la demande.

Article 11

Liability of railways for their servants

The railway shall be liable in respect of servants in its own employ and in respect of any other persons whom it employs to perform carriage for which it is responsible.

If, however, railway servants, at the request of a passenger, render services which the railway itself is under no obligation to render, they shall be deemed to act on behalf of the passenger to whom the services are rendered.

Article 12

Bringing of actions not within the provisions of this Convention

No action of any kind shall be brought against a railway in respect of its liability under Article 2 (1) of this Convention, except subject to the conditions and limitations laid down in this Convention.

The same shall apply to any action brought against persons for whom the railway is liable under Article 11.

Article 13

Claims

1. The making of claims for damages under this Convention is not obligatory; they may be made against one of the following railways provided that it has its principal office on the territory of a State party to this Convention:

1. the railway responsible; if, in accordance with Article 2 (6), two railways are responsible, against one of them;
2. the railway of the place of departure;
3. the railway of the place of destination;
4. the railway of the place of the passenger's domicile or of his usual place of residence.

2. Claims shall be made in writing. The documents which a claimant thinks it advisable to attach to his claim shall be produced either in the original or by copies duly authenticated if the railway so requires.

Article 14

Chemin de fer contre lequel l'action judiciaire peut être exercée

L'action judiciaire en dommages-intérêts fondée sur la présente Convention ne peut être exercée que contre le chemin de fer responsable.

En cas de coexploitation par deux chemins de fer, le demandeur a le choix entre ceux-ci. Ce droit d'option s'éteint dès que l'action est intentée contre l'un d'eux.

Article 15

Compétence

Les actions judiciaires fondées sur la présente Convention ne peuvent être intentées que devant le juge compétent de l'Etat sur le territoire duquel l'accident du voyageur s'est produit, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

Article 16

Extinction des actions

§ 1.—L'ayant droit perd son droit d'action s'il ne signale pas l'accident du voyageur, dans les trois mois à compter de la connaissance du dommage, à l'un des chemins de fer auxquels une réclamation administrative peut être présentée selon l'article 13.

Lorsque l'accident est signalé verbalement par l'ayant droit, attestation de cet avis verbal doit lui être délivrée par le chemin de fer auquel l'accident a été signalé.

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

- a) si, dans le délai prévu au § 1, l'ayant droit a présenté une réclamation administrative auprès de l'un des chemins de fer désignés à l'article 13, § 1;
- b) si l'ayant droit fournit la preuve que l'accident a eu pour cause une faute du chemin de fer;
- c) si l'accident n'a pas été signalé, ou a été signalé en retard, à la suite de circonstances qui ne sont pas imputables à l'ayant droit;
- d) si, pendant le délai mentionné au § 1, le chemin de fer responsable, ou, si d'après l'art. 2, § 6, deux chemins de fer sont responsables, l'un de ceux-ci, a eu connaissance de l'accident du voyageur par une autre voie.

Article 14

Railway against which an action may be brought

An action for damages brought under this Convention shall only be brought against the responsible railway.

In the case of joint operation by two railways the claimant shall have a right of election as to which of the two railways he will sue. This right shall be extinguished as soon as an action has been instituted against one of them.

Article 15

Jurisdiction

Actions brought under this Convention may only be instituted in the competent court of the State on whose territory the accident to the passenger occurred, unless otherwise provided in agreements between States, or in any licence or other document authorising the operation of the railway concerned.

Article 16

Extinction of rights of action

1. A claimant shall lose his right of action if he does not give notice of the accident to a passenger to one of the railways to which a claim may be presented in accordance with Article 13 within three months of his becoming aware of the damage.

When notice of the accident is given orally by the claimant, confirmation of this oral notice must be delivered to the claimant by the railway to which the accident has been notified.

2. Nevertheless the right of action shall not be extinguished:

- (a) if, within the period of time provided for in paragraph 1, the claimant has made a claim to one of the railways designated in Article 13 (1);
- (b) if the claimant proves that the accident was caused by the wrongful act or neglect of the railway;
- (c) if notice of the accident has not been given, or has been given late, as a result of circumstances for which the claimant is not responsible;
- (d) if during the period of time specified in paragraph (1), the railway responsible—or one of the two railways if in accordance with Article 2 (6) two railways are responsible—knows of the accident to the passenger through other means.

Article 17

Prescription des actions

§ 1.—Les actions en dommages-intérêts fondées sur la présente Convention sont prescrites :

- a) pour la victime, par trois ans à compter du lendemain de l'accident;
- b) pour les autres ayants droit, par trois ans à compter du lendemain du décès de la victime, sans que ce délai puisse toutefois dépasser cinq ans à compter du lendemain de l'accident.

§ 2.—En cas de réclamation administrative adressée au chemin de fer conformément à l'article 13, le trois délais de prescription prévus au § 1 sont suspendus jusqu'au jour où le chemin de fer rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y étaient jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait.

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

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

§ 4.—Sous réserve des dispositions qui précèdent, la prescription est réglée par le droit national.

Article 18

Droit national

§ 1.—A défaut de stipulations dans la présente Convention, le droit national est applicable.

§ 2.—Pour l'application de cette Convention, on entend par "droit national" le droit de l'Etat sur le territoire duquel l'accident du voyageur s'est produit, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

Article 19

Règles générales de procédure

Pour tous les litiges auxquels donne lieu l'application de la présente Convention, la procédure à suivre est celle du juge compétent, sous réserve des dispositions contraires insérées dans cette Convention.

Article 17

Limitation of actions

1. The periods of limitation for actions for damages brought under this Convention shall be:

- (a) in the case of the passenger who has sustained an accident, three years from the day after the accident;
- (b) in the case of other claimants, three years from the day after the death of the passenger, or five years from the day after the accident, whichever is the earlier.

2. When a claim is made to the railway in accordance with Article 13, the three periods of limitation provided for in paragraph 1 shall be suspended until such date as the railway rejects the claim by notification in writing, and returns the documents attached thereto. If part of the claim is admitted, the period of limitation shall start to run again only in respect of that part of the claim still in dispute. The burden of proof of the receipt of the claim or of the reply and of the return of the documents, shall rest with the party relying upon these facts.

The running of the period of limitation shall not be suspended by further claims having the same object.

3. A right of action which has become barred by lapse of time may not be exercised even by way of counterclaim or set-off.

4. Subject to the foregoing provisions, the limitation of actions shall be governed by national law.

Article 18

National law

1. In the absence of provisions in this Convention, national law shall apply.

2. For the purpose of this Convention, "national law" means the law of the State on whose territory the accident to the passenger occurs, including the rules relating to conflict of laws.

Article 19

General rules of procedure

In the case of legal proceedings arising out of the application of this Convention, the procedure to be followed shall be that of the competent court, subject to any provisions to the contrary in this Convention.

Article 20

Exécution des jugements. Cautions

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

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

Les transactions conclues entre les parties devant le juge compétent, en vue de mettre fin à une contestation, et au sujet desquelles un procès-verbal a été dressé judiciairement, ont valeur de jugement.

§ 2. La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens ne peut être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur la présente Convention.

Article 21

Unité monétaire

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

Article 22

Transports mixtes

§ 1.—Sous réserve de la disposition du § 2, la présente Convention n'est pas applicable aux dommages survenus pendant le transport sur des lignes de services automobiles ou de navigation inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 59 de la CIV.

§ 2—Toutefois, lorsque les véhicules ferroviaires sont transportés par ferry-boat, la présente Convention est applicable aux dommages visés à l'article 2, § 1, et causés par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans les dits véhicules, qu'il y entre ou qu'il en sort.

Pour l'application du présent paragraphe, on entend par "Etat sur le territoire duquel l'accident s'est produit", l'Etat dont le ferry-boat bat le pavillon.

Article 20

Execution of judgments. Security for costs

1. Judgments entered by the competent court under the provisions of this Convention after trial, or by default, shall, when they have become enforceable under the law applied by that court, become enforceable in any of the other Contracting States as soon as the formalities required in the State concerned have been complied with. The merits of the case shall not be the subject of further proceedings.

The foregoing provisions shall not apply to interim judgments nor to awards of damages in addition to costs, against a plaintiff who fails in his action.

Settlements concluded between the parties before the competent court with a view to putting an end to a dispute, and which have been entered on the record of that court, shall have the force of a judgment of that court.

2. Security for costs shall not be required in proceedings arising out of the provisions of this Convention.

Article 21

Monetary unit

The amounts stated in francs in this Convention shall be deemed to relate to the gold franc weighing 10/31 of a gramme and being of millesimal fineness 900.

Article 22

Carriage by more than one mode of transport

1. Subject to the provisions of paragraph 2 of this Article, this Convention shall not apply to damage arising in the course of carriage by road services or shipping services included in the list of lines referred to in Article 59 of CIV.

2. However, where railway vehicles are carried by ferry, this Convention shall apply to damage referred to in Article 2(1) and caused by an accident arising out of the operation of the railway which happens while the passenger is in, entering or alighting from the said vehicles.

For the purpose of the application of this paragraph, the State on whose territory the accident occurred means the State whose flag is flown by the ferry.

§ 3.—Lorsque, par suite de circonstances exceptionnelles, le chemin de fer se trouve dans l'obligation d'interrompre provisoirement son exploitation et transporte ou fait transporter les voyageurs par un autre moyen de transport, il est responsable d'après le droit afférent à ce moyen de transport. Néanmoins, les dispositions des articles 13 à 17, 18, § 2, 19 et 20 de la présente Convention demeurent applicables.

Article 23

Responsabilité en cas d'accidents nucléaires

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

Article 24

Signature

La présente Convention demeure ouverte jusqu'au 1^{er} juillet 1966 à la signature des Etats qui ont été invités à se faire représenter à la Conférence tenue à Berne du 21 au 26 février 1966.

Article 25

Ratification et mise en vigueur

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

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

Article 26

Adhésion

Si un Etat partie à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961, qui n'a pas signé la présente Convention, veut adhérer à celle-ci, il en informera le Gouvernement suisse, qui en donnera connaissance aux Etats contractants.

3. When, because of exceptional circumstances, the railway finds itself obliged temporarily to suspend operations and itself carries the passengers or has them carried by another mode of transport, it shall be liable in accordance with the law relating to that mode of transport. Nevertheless, the provisions of Articles 13 to 17, 18 (2), 19 and 20 of this Convention shall remain applicable.

Article 23

Liability in case of nuclear incidents

The railway shall not be liable under this Convention for damage caused by a nuclear incident when, pursuant to special provisions in force in a Contracting State governing liability in the field of nuclear energy, the operator of a nuclear installation or another person who is substituted for him is liable for the damage.

Article 24

Signature

This Convention shall remain open until 1st July, 1966, for signature by the States which have been invited to be represented at the Conference held in Berne from 21st to 26th February, 1966.

Article 25

Ratification and entry into force

This Convention shall be subject to ratification and the instruments of ratification shall be deposited with the Swiss Government as soon as possible.

When the Convention has been ratified by fifteen States, the Swiss Government shall consult the Governments concerned with a view to fixing with them the date for entry into force.⁽³⁾

Article 26

Accession

If a State which is a party to the International Convention concerning the Carriage of Passengers and Luggage by Rail (CIV) of 25th February, 1961, but has not signed this Convention, wishes to accede to this Convention, that State shall inform the Swiss Government, who shall inform the Contracting States.

⁽³⁾ The Convention entered into force on 1 January 1973.

Toute adhésion produit ses effets un mois après la date à laquelle le Gouvernement suisse a donné connaissance de la demande aux Etats contractants.

Article 27

Durée et révision

La présente Convention a la même durée que la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961; elle peut être révisée suivant la procédure prévue à l'article 68, § 1, de celle-ci et, éventuellement, lui être intégré.

Article 28

Textes de la Convention. Traductions officielles

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

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

En cas de divergence, le texte français fait foi.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé la présente Convention.

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

Every accession shall take effect one month after the date on which the Swiss Government has informed the Contracting States of the request.

Article 27

Duration and Revision

This Convention shall have the same duration as the International Convention concerning the Carriage of Passengers and Luggage by Rail (CIV) of 25th February, 1961; it may be revised in accordance with the procedure provided for in Article 68 (1) of that Convention and may, in due course, be made part of it.

Article 28

Texts of the Convention. Official translations

This Convention has been concluded and signed in the French language in accordance with established diplomatic practice.

In addition to the French text there shall be English, German and Italian texts having the status of official translations.

In case of divergence, the French text shall prevail.

In witness whereof, the following Plenipotentiaries, furnished with full powers which have been found to be in good and due form, have signed this Convention.

Done at Berne, this twenty-sixth day of February, one thousand nine hundred and sixty six, in one original which shall be deposited in the archives of the Swiss Confederation and of which an authentic copy shall be sent to each of the Parties.

SIGNATURES, RATIFICATIONS AND ACCESSIONS
TO THE ADDITIONAL CONVENTION

<i>State</i>	<i>Date of Signature</i>	<i>Date of deposit of Ratification or Accession (A)</i>
Algeria	—	30 Oct., 1969 (A)
Austria	} 26 Feb., 1966	2 July, 1969*
Belgium		14 Oct., 1968
Bulgaria		21 Oct., 1971*
Czechoslovakia		14 Nov., 1966*
Denmark		23 Feb., 1967*
Finland		28 Aug., 1970*
France		8 Feb., 1968
Iraq	—	2 June, 1969 (A)*
Italy	} 26 Feb., 1966	
Lebanon		
Liechtenstein		5 Oct., 1967
Luxembourg		20 May, 1970
Morocco		
Netherlands		9 May, 1967†
Norway		16 Aug., 1971*
Poland		25 Feb., 1971*
Portugal*		20 Oct., 1971*
Romania*		
Spain	4 Aug., 1967	
Switzerland	21 Jan., 1969	
Syria	9 Dec., 1968	
Tunisia*		
Turkey	17 July, 1970	
United Kingdom	—	17 Nov., 1972 (A)
Yugoslavia	26 Feb., 1966	17 July, 1967

* With reservation provided for in Article 1 (2).

† Territory in Europe only.

PROTOCOLE B
ÉTABLI PAR LA CONFÉRENCE EXTRAORDINAIRE RÉUNIE
EN VUE DE DÉSIGNER LES MEMBRES DU COMITÉ
ADMINISTRATIF DE L'OFFICE CENTRAL DES TRANSPORTS
INTERNATIONAUX PAR CHEMINS DE FER ET D'ADOPTER
UNE CONVENTION ADDITIONNELLE À LA CONVENTION
INTERNATIONALE CONCERNANT LE TRANSPORT DES
VOYAGEURS ET DES BAGAGES PAR CHEMINS DE FER
(CIV) DU 25 FÉVRIER 1961, RELATIVE À LA RESPONSABILITÉ
DU CHEMIN DE FER POUR LA MORT ET LES
BLESSURES DE VOYAGEURS

A l'occasion de la Conférence extraordinaire réunie à Berne du 21 au 26 février 1966 en vue de désigner les membres du Comité administratif de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer et d'adopter une Convention additionnelle à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs,

LES PLÉNIPOTENTIAIRES SOUSSIGNÉS sont convenus de ce qui suit:

1° Compte tenu du fait que la Convention relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs constitue une Convention additionnelle à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer du 25 février 1961, il est décidé

que les Etats qui n'ont pas signé les Conventions du 25 octobre 1952 et du 25 février 1961, ou les parties territoriales de tels Etats et sur les lignes de chemins de fer desquels les Conventions du 25 février 1961 sont appliquées, peuvent, en vertu des dispositions du chiffre I du Protocole additionnel aux Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV), signées à Berne le 25 février 1961, participer à la Convention additionnelle à la CIV, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs.

2° Le présent Protocole, complétant la Convention additionnelle du 26 février 1966, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs, demeure ouvert à la signature jusqu'au 1^{er} juillet 1966.

Il doit être ratifié.

Les Etats qui n'auront pas signé le présent Protocole avant cette date et les Etats participant à la Convention additionnelle susvisée en application de son article 26, peuvent adhérer au présent Protocole par notification.

L'instrument de ratification ou la notification de l'adhésion sera déposé auprès du Gouvernement suisse.

[OFFICIAL TRANSLATION]

PROTOCOL B*

**DRAWN UP BY THE EXTRAORDINARY CONFERENCE
CONVENED TO APPOINT THE MEMBERS OF THE
ADMINISTRATIVE COMMITTEE OF THE CENTRAL OFFICE
FOR INTERNATIONAL RAILWAY TRANSPORT AND TO
ADOPT AN ADDITIONAL CONVENTION TO THE
INTERNATIONAL CONVENTION CONCERNING THE
CARRIAGE OF PASSENGERS AND LUGGAGE BY RAIL
(CIV) OF 25th FEBRUARY 1961, RELATING TO THE LIABILITY
OF THE RAILWAY FOR DEATH OF AND PERSONAL
INJURY TO PASSENGERS**

On the occasion of the Extraordinary Conference convened at Berne from 21st to 26th February 1966 to appoint the members of the Administrative Committee of the Central Office for International Railway Transport and to adopt an Additional Convention to the International Convention concerning the Carriage of Passengers and Luggage by Rail (CIV) of 25th February 1961, relating to the Liability of the Railway for Death of and Personal Injury to Passengers,

THE UNDERSIGNED PLENIPOTENTIARIES agreed as follows:

1. Having regard to the fact that the Convention relating to the Liability of the Railway for Death of and Personal Injury to Passengers constitutes an Additional Convention to the International Convention concerning the Carriage of Passengers and Luggage by Rail of 25th February 1961,

it has been decided that:

States which have not signed the Conventions of 25th October 1952 and 25th February 1961, or territorial parts of such States on whose railway lines the Conventions of 25th February 1961 are applied, may, under the provisions of Part I of the Additional Protocol to the International Conventions concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM) and the Carriage of Passengers and Luggage by Rail (CIV), signed at Berne on 25th February 1961, become parties to the Additional Convention to CIV relating to the Liability of the Railway for Death of and Personal Injury to Passengers.

2. This Protocol completing the Additional Convention of 26th February 1966 relating to the Liability of the Railway for Death of and Personal Injury to Passengers shall remain open for signature until 1st July 1966.

It shall require ratification.

States which have not signed this Protocol before that date and States becoming parties to the above-mentioned Additional Convention by application of Article 26 thereof, may accede to this Protocol by means of notification.

Instruments of ratification or notifications of accession shall be deposited with the Swiss Government.

* Protocol A amending the CIM and CIV Conventions of 25 February 1961 was published as Treaty Series No. 123 (1972), Cmnd. 5165.

Le présent Protocol entre en vigueur six mois avant la date prévue pour la mise en application de la Convention additionnelle du 26 février 1966.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé le présent Protocole.

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

This Protocol shall enter into force six months before the date fixed for the entry into force of the Additional Convention of 26th February 1966.⁽⁴⁾

In witness whereof, the following Plenipotentiaries, furnished with full powers which have been found to be in good and due form, have signed this Protocol.

Done at Berne, this twenty-sixth day of February, one thousand nine hundred and sixty-six, in one original which shall be deposited in the archives of the Swiss Confederation and of which an authentic copy shall be sent to each of the Parties.

SIGNATURES, RATIFICATIONS AND ACCESSIONS TO PROTOCOL B

<i>State</i>	<i>Date of Signature</i>	<i>Date of deposit of Ratification or Accession (A)</i>
Algeria	—	30 Oct., 1969 (A)
Austria	} 26 Feb., 1966	2 July, 1969
Belgium		14 Oct., 1968
Bulgaria		21 Oct., 1971
Czechoslovakia		14 Nov., 1966
Denmark		23 Feb., 1967
Finland		30 Dec., 1970
France		11 Mar., 1968
Iraq	—	2 June, 1969 (A)
Italy	} 26 Feb., 1966	
Lebanon		
Liechtenstein		5 Oct., 1967
Luxembourg		20 May, 1970
Morocco		
Netherlands		9 May, 1967*
Norway		16 Aug., 1971
Poland		25 Feb., 1971
Portugal		20 Oct., 1971
Romania		
Spain		4 Aug., 1967
Switzerland		21 Jan., 1969
Syria		10 Jan., 1972
Tunisia		
Turkey	7 May, 1971	
United Kingdom	—	17 Nov., 1972 (A)
Yugoslavia	26 Feb., 1966	17 July, 1967

* Territory in Europe only.

(⁴) The Protocol entered into force on 1 July 1972.

PROTOCOLE I
ÉTABLI PAR LA CONFÉRENCE DIPLOMATIQUE RÉUNIE
EN VUE DE LA MISE EN VIGUEUR DE LA CONVENTION
ADDITIONNELLE À LA CONVENTION INTERNATIONALE
CONCERNANT LE TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES
BAGAGES PAR CHEMINS DE FER (CIV) DU
25 FÉVRIER 1961, RELATIVE À LA RESPONSABILITÉ DU
CHEMIN DE FER POUR LA MORT ET LES BLESSURES
DE VOYAGEURS, ET DU PROTOCOLE B S'Y
RAPPORTANT, SIGNÉS À BERNE LE 26 FÉVRIER 1966

En application de l'article 25 de la Convention additionnelle à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs, signée à Berne le 26 février 1966, conclue entre

l'Algérie, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, l'Espagne, la Finlande, la France, l'Irak, l'Italie, le Liban, le Liechtenstein, le Luxembourg, le Maroc, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, la Suisse, la Syrie, la Tchécoslovaquie, la Tunisie, la Turquie et la Yougoslavie,

et à la suite de l'invitation adressée par le Conseil fédéral suisse aux Hautes Parties contractantes, les Plénipotentiaires soussignés se sont réunis à Berne les 20, 21 et 22 octobre 1971.

Après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ils ont pris acte de la déclaration du Gouvernement suisse, aux termes de laquelle les instruments de ratification de la Convention additionnelle et du Protocole B du 26 février 1966, reconnus après examen exacts et concordants, ont été déposés auprès du Gouvernement de la Confédération suisse par les Etats suivants et aux dates ci-après :

1. Tchécoslovaquie, le 14 novembre 1966,
2. Danemark, le 23 février 1967,
3. Pays-Bas, le 9 mai 1967,
4. Yougoslavie, le 17 juillet 1967,
5. Espagne, le 4 août 1967,
6. Liechtenstein, le 5 octobre 1967,
7. France, le 8 février 1968,
8. Belgique, le 14 octobre 1968,
9. Syrie, le 9 décembre 1968 (seulement la Convention additionnelle),
10. Suisse, le 21 janvier 1969,
11. Autriche, le 2 juillet 1969,
12. Luxembourg, le 20 mai 1970,
13. Turquie, le 17 juillet 1970,
14. Finlande, le 28 août 1970,

PROTOCOL I

**DRAWN UP BY THE DIPLOMATIC CONFERENCE CONVENED
TO BRING INTO FORCE THE ADDITIONAL CONVENTION TO
THE INTERNATIONAL CONVENTION CONCERNING THE
CARRIAGE OF PASSENGERS AND LUGGAGE BY RAIL (CIV)
OF 25 FEBRUARY 1961, RELATING TO THE LIABILITY OF
THE RAILWAY FOR DEATH OF AND PERSONAL INJURY TO
PASSENGERS, AND ITS RELATED PROTOCOL B, BOTH
SIGNED AT BERNE ON 26 FEBRUARY 1966**

In implementation of Article 25 of the Additional Convention to the International Convention concerning the Carriage of Passengers and Luggage by Rail (CIV) of 25 February 1961, relating to the Liability of the Railway for Death of and Personal Injury to Passengers, signed at Berne on 26 February 1966, concluded between

Algeria, Austria, Belgium, Bulgaria, Czechoslovakia, Denmark, Finland, France, Iraq, Italy, Lebanon, Liechtenstein, Luxembourg, Morocco, Norway, the Netherlands, Poland, Portugal, Romania, Spain, Switzerland, Syria, Tunisia, Turkey and Yugoslavia,

and on the invitation issued by the Swiss Federal Council to the High Contracting Parties, the undersigned Plenipotentiaries met at Berne on 20, 21 and 22 October 1971.

After having communicated their full powers, found in good and due form, they took note of the declaration by the Swiss Government that the instruments of ratification of the Additional Convention and of Protocol B of 26 February 1966, which were examined and found correct, had been deposited with the Government of the Swiss Confederation by the following States and on the dates given below:

1. Czechoslovakia, 14 November 1966,
2. Denmark, 23 February 1967,
3. Netherlands, 9 May 1967,
4. Yugoslavia, 17 July 1967,
5. Spain, 4 August 1967,
6. Liechtenstein, 5 October 1967,
7. France, 8 February 1968,
8. Belgium, 14 October 1968,
9. Syria, 9 December 1968 (Additional Convention only),
10. Switzerland, 21 January 1969,
11. Austria, 2 July 1969,
12. Luxembourg, 20 May 1970,
13. Turkey, 17 July 1970,
14. Finland, 28 August 1970,

15. Pologne, le 25 février 1971,
16. Norvège, le 16 août 1971,
17. Portugal, le 20 octobre 1971,
18. Bulgarie, le 21 octobre 1971,

et les Etats suivants ont adhéré à la Convention additionnelle, conformément à l'article 26 de celle-ci, aux dates ci-après :

1. Irak, le 2 juin 1969,
2. Algérie, le 30 octobre 1969.

La Conférence ayant constaté que plus de quinze Etats ont déposé les instruments de ratification auprès du Gouvernement suisse et que deux Etats ont adhéré à cette Convention, a arrêté les dispositions suivantes :

- 1° La Convention additionnelle à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs, signée à Berne le 26 février 1966, sera mise en vigueur le 1^{er} janvier 1973.
- 2° Conformément au chiffre 2, alinéa 5, du Protocole B du 26 février 1966, ce Protocole entre en vigueur six mois avant la date prévue pour la mise en vigueur de la Convention additionnelle, c'est-à-dire le 1^{er} juillet 1972.

Pour les Etats déposant leurs instruments de ratification après le 1^{er} novembre 1972, la Convention sera applicable dès le premier jour du deuxième mois après le mois au cours duquel le Gouvernement suisse aura notifié ce dépôt aux Gouvernements des Etats contractants.

Le présent Protocole demeure ouvert à la signature jusqu'au 31 décembre 1971.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ont dressé et signé le présent Protocole.

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

15. Poland, 25 February 1971,
16. Norway, 16 August 1971,
17. Portugal, 20 October 1971,
18. Bulgaria, 21 October 1971,

and that the following States had acceded to the Additional Convention, in accordance with Article 26 thereof, on the dates given below :

1. Iraq, 2 June 1969,
2. Algeria, 30 October 1969.

The Conference, having established that more than fifteen States had deposited their instruments of ratification with the Swiss Government, and that two States had acceded to this Convention, agreed upon the following provisions :

1. The Additional Convention to the International Convention concerning the Carriage of Passengers and Luggage by Rail (CIV) of 25 February 1961, relating to the Liability of the Railway for Death of and Personal Injury to Passengers, signed at Berne on 26 February 1966, shall be brought into force on 1 January 1973.
2. In accordance with sub-paragraph 5 of paragraph 2 of Protocol B of 26 February 1966, that Protocol shall enter into force six months before the date fixed for the entry into force of the Additional Convention, that is to say, on 1 July 1972.

In the case of States depositing their instruments of ratification after 1 November 1972, the Convention shall be applicable as from the first day of the second month after the month during which the Swiss Government shall have notified such deposit to the Governments of the Contracting States.

This Protocol shall remain open for signature until 31 December 1971.

IN WITNESS WHEREOF, the Plenipotentiaries have drawn up and signed this Protocol.

DONE at Berne, this twenty-second day of October, one thousand nine hundred and seventy-one, in a single original, which shall be deposited in the Archives of the Swiss Confederation and of which a certified copy shall be sent to each of the Parties.

SIGNATURES OF PROTOCOL I

	<i>State</i>	<i>Date</i>
Algeria		31 December 1971
Austria*		22 October 1971
Belgium		22 October 1971
Bulgaria		22 October 1971
Denmark		22 October 1971
Finland		22 October 1971
France		22 October 1971
Iraq		22 October 1971
Italy		22 October 1971
Liechtenstein		22 October 1971
Luxembourg		22 October 1971
Morocco		22 October 1971
Netherlands		22 October 1971
Norway		22 October 1971
Poland		22 October 1971
Portugal*		22 October 1971
Romania		22 October 1971
Spain		22 October 1971
Switzerland		22 October 1971
Syria		22 October 1971
Tunisia		19 November 1971
Turkey		22 October 1971
Yugoslavia		22 October 1971

* Subject to ratification.

RATIFICATION OF PROTOCOL I

		<i>Date of Deposit</i>
Portugal		28 September 1972

Printed in England by Her Majesty's Stationery Office

20889—194 3136654 Dd. 250734 K13 4/73

SBN 10 152490 0