

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

(N. 1672)

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro degli Affari Esteri**

(SEGNÌ)

di concerto col **Ministro dell'Interno**

(SCELBA)

col **Ministro di Grazia e Giustizia**

(GONELLA)

col **Ministro delle Finanze**

(TRABUCCHI)

col **Ministro dell'Agricoltura e delle Foreste**

(RUMOR)

col **Ministro dei Trasporti**

(SPATARO)

col **Ministro delle Poste e delle Telecomunicazioni**

(SPALLINO)

e col **Ministro della Sanità**

(GIARDINA)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 26 LUGLIO 1961

Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra l'Italia e la Jugoslavia conclusa a Roma il 5 ottobre 1959 e dell'Accordo stipulato a Lubiana il 12 novembre 1959 tra le Ferrovie italiane dello Stato e le Ferrovie jugoslave, concernenti il servizio ferroviario di frontiera

ONOREVOLI SENATORI. — Il transito ferroviario di confine tra l'Italia e la Jugoslavia è attualmente regolato dall'Accordo provvisorio relativo all'organizzazione del traffico di frontiera dei viaggiatori, dei bagagli e delle merci, concluso a Trieste il 10 novembre 1948, fra le Ferrovie jugoslave e le Ferrovie dell'allora Territorio libero di Trieste.

Riconosciuta da ambo le Parti la necessità di normalizzare la situazione nel settore dei trasporti ferroviari e delle conseguenti operazioni di polizia, doganali, valutarie, postali, fitosanitarie e di controllo veterinario ad essi connesse, fu tenuta a Firenze, dal 5 al 9 novembre 1958, una Conferenza nel corso della quale la discussione fu portata esclusivamente sui controprogetti predisposti e presentati dall'Italia in contrapposizione a un progetto di Convenzione e di annesso regolamento presentato in precedenza dalla Jugoslavia, nel quadro delle trattative commerciali italo-jugoslave, che prevedevano anche la regolarizzazione dei servizi di frontiera fra i due Stati.

Nella suddetta Conferenza fu concordato, da una Commissione costituita dai rappresentanti dei Governi italiano e jugoslavo, il testo della Convenzione concernente l'esecuzione del servizio ferroviario di frontiera fra

l'Italia e la Jugoslavia conclusa poi a Roma il 5 ottobre 1959.

In tale occasione si addivenne altresì alla stesura dell'Accordo fra le Ferrovie italiane dello Stato e le Ferrovie jugoslave per l'esecuzione del servizio ferroviario di frontiera, che trae origine dal disposto dell'articolo 16 della suddetta Convenzione. Esso è stato firmato a Lubiana, dai rappresentanti delle Ferrovie dello Stato e delle Ferrovie jugoslave, in data 12 novembre 1959 ed entrerà in vigore all'atto dello scambio degli strumenti di ratifica della ripetuta Convenzione. Questo Accordo regolerà il servizio ferroviario sui tronchi di linea di confine e l'uso delle stazioni di trasmissione.

Sia la Convenzione fra i due Governi che l'Accordo ferroviario risolveranno, con la larga comprensione reciproca a cui sono ispirati, le esigenze dei traffici tra i due Paesi che risulteranno largamente avvantaggiati dalla entrata in vigore delle nuove norme con conseguente sensibile beneficio per i due Stati.

Ovviamente il richiamo fatto nell'ultimo comma dell'articolo 19 dell'Accordo di Lubiana alle leggi vigenti nel Paese della parte convenuta deve intendersi riferito, ai sensi della lettera del detto comma, alle sole norme relative al procedimento davanti al collegio arbitrale e non anche alle norme relative agli effetti del lodo.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare la Convenzione tra l'Italia e la Jugoslavia conclusa a Roma il 5 ottobre 1959 e l'Accordo stipulato a Lubiana il

12 novembre 1959 tra le Ferrovie italiane dello Stato e le Ferrovie jugoslave, concernenti il servizio ferroviario di frontiera.

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data alla Convenzione ed all'Accordo di cui all'articolo precedente a decorrere dalla loro entrata in vigore, in conformità dell'articolo 16 della Convenzione suddetta.

ALLEGATO

CONVENTION

CONCERNANT L'EXECUTION DU SERVICE FERROVIAIRE DE FRONTIERE
ENTRE LA REPUBLIQUE ITALIENNE ET LA REPUBLIQUE FEDERATIVE
POPULAIRE DE YUGOSLAVIE

LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE ITALIENNE, d'une part,
et
LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE FEDERATIVE POPULAIRE DE
YUGOSLAVIE, d'autre part,

désireux de régler de façon définitive le service ferroviaire de frontière,
convaincus de la nécessité de conclure une Convention à ce sujet, ont nommé leurs
plénipotentiaires

LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE ITALIENNE :

Son Excellence M. Armando ANGELINI, Ministre des Transports,

LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE FEDERATIVE POPULAIRE DE
YUGOSLAVIE :

Son Excellence M. Peko DAPCEVIC, Secrétaire d'Etat pour les Transports,

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

Article 1

Dispositions générales

1. Le trafic ferroviaire des voyageurs, bagages, colis exprès, marchandises et effets postaux entre les Chemins de Fer Italiens de l'Etat (ci-après F.S.) et les Chemins de Fer Yougoslaves (ci-après J.Ž.) se déroule sur les lignes spécifiées ci-dessous:

- a) Gorizia - Nova Gorica
- b) Poggioreale Campagna - Sežana
- c) Poggioreale del Carso - Repentabor
- d) S. Elia - Herpelje Kozina.

2. Les deux Administrations ferroviaires fixent leurs gares frontières comme il suit:
- pour les F.S.: Gorizia, Poggioreale Campagna, Poggioreale del Carso, S. Elia;
- pour les J.Ž.: Nova Gorica, Sežana, Repentabor, Herpelje Kozina.

3. L'acceptation et la remise des trains, voitures, bagages, colis express, marchandises et effets postaux ont lieu dans une même gare, dénommée « gare de transmission », et notamment:

- a) Sur le territoire de la République Italienne:
à Poggioreale Campagna pour la ligne Poggioreale Campagna-Sežana;
à Poggioreale del Carso pour la ligne Poggioreale del Carso-Repentabor;

- b) Sur le territoire de la République Fédérative Populaire de Yougoslavie:
à Nova Gorica pour la ligne Gorizia-Nova Gorica;
à Herpelje Kozina pour la ligne S. Elia-Herpelje Kozina.

Les parcours entre

Poggioreale Campagna et la frontière d'Etat,
Poggioreale del Carso et la frontière d'Etat,
Nova Gorica et la frontière d'Etat,
Herpelje Kozina et la frontière d'Etat

sont dénommés, dans les dispositions du présent Accord, « voies de frontière » et leur longueur est calculée à partir de la gare de transmission jusqu'à la frontière d'Etat.

4. Dans le texte de cette Convention on entend par « Administration ferroviaire propriétaire » celle sur le territoire de laquelle est située la gare de transmission, et par « Administration ferroviaire limitrophe » celle qui par ses moyens de traction et son personnel assure la remorque des trains sur la voie de frontière jusqu'à la gare de transmission.

5. Les services de signalisation et de mouvement entre les gares de frontière et les gares de transmission sont effectués d'après les prescriptions et dans la langue officielle de l'Administration ferroviaire limitrophe, tandis que pour l'entrée des trains dans la gare de transmission ainsi que dans celle-ci sont valables les prescriptions de signalisation et de mouvement et la langue de l'Administration ferroviaire propriétaire.

6. Les points de sudure tarifaires sont fixés sur la frontière d'Etat.

7. Le contrôle de police et les services douanier, vétérinaire et phytosanitaire sont effectués par les organes des deux Pays, chacun sur son propre territoire.

Article 2

Représentation de l'Administration ferroviaire limitrophe et relations de service dans les gares de transmission

1. Chaque Administration envoie à la gare de transmission un représentant et des agents, chargés de la remise et acceptation des trains, véhicules, bagages, colis express, marchandises et effets postaux ainsi que de la protection de ses intérêts.

Le nombre de ces agents est fixé par une entente réciproque compte tenu des exigences de service. Le délai de permanence des dits agents sur le territoire de l'autre Pays est réglé par l'article 3, point 10 de cette Convention.

2. Le représentant de l'Administration ferroviaire limitrophe est responsable des opérations faisant charge à son Administration et ayant lieu dans la gare de transmission et maintient les contacts avec les dirigeants de la gare de transmission en vue d'assurer le bon déroulement du service.

3. Il est admis que le vétérinaire et le phytopathologue de frontière de l'un des deux Pays se rendent à la gare correspondante de l'autre Pays pour y constater les cas de maladie se vérifiant parmi les animaux et les plantes en importation et signer le procès-verbal de constatation.

4. Dans la gare de transmission, l'Administration ferroviaire propriétaire met à disposition de l'Administration limitrophe les locaux, dûment aménagés, pour le représentant et les agents chargés des opérations spécifiées au point 1.

Ces locaux porteront des inscriptions dans les langues officielles des deux Administrations, la langue de l'Etat territorial ayant la prééminence.

Le cas échéant et dans les limites des possibilités, on mettra à disposition des agents d'accompagnement et conduite des trains, des locaux où ils puissent reposer.

Les clauses relatives à la concession des locaux, à leur illumination, chauffage et entretien seront fixées dans l'Accord à stipuler entre les F.S. et les J.Ž.

5. Le personnel effectuant le service sur la voie de frontière, jouit du transport gratuit lorsqu'il voyage pour des raisons de service

Article 3

Permis de service pour le passage de frontière

1. Les agents ferroviaires et des Postes, les vétérinaires et les phytopathologues, qui pour l'accomplissement de leur service franchissent la frontière d'Etat, doivent être munis d'un « permis de service pour le passage de frontière ».

Ce permis de service est valable pour le passage de frontière sur les lignes de frontière visées à l'art. 1 ainsi que pour la circulation dans la zone des gares de transmission respectives. Les permis de service sont délivrés aux agents ferroviaires, aux vétérinaires, aux phytopathologues et aux agents des Postes par l'Entreprise ferroviaire des transports yougoslave et validés pour le passage de frontière par les organes compétents d'Etat des deux Pays.

Pour les agents ferroviaires et des Postes, les vétérinaires et les phytopathologues de la République Italienne les permis de service sont délivrés par l'organe compétent du chemin de fer et visés par les organes compétents d'Etat des deux Pays.

Les permis de service sont valables pour une période d'une année et pour un nombre indéterminé de voyages et peuvent être prolongés à la fin de chaque année jusqu'au maximum de 5 années. Les permis de service sont des dimensions 9 × 12 cm. brochés en carton à toile de la couleur brune.

Les permis de service sont imprimés dans les langues des deux Etats et selon le formulaire de l'annexe 1.

2. Les permis de service doivent être soumis à l'autre Partie 20 jours avant l'expiration de chaque année courante de calendrier pour être validés. Aux permis de service est à annexer la liste des agents, en trois exemplaires, auxquels ceux-ci sont délivrés.

3. Après le visa, les permis de service, accompagnés de deux exemplaires de la liste des agents, sont à retourner à l'organe émetteur. La liste des agents est formulée à l'annexe n. 2.

En cas de refus de visas ou de leur annulation, les organes compétents des Parties contractantes sont tenus de les retourner sans tarder à l'organe émetteur.

4. Les permis de service des agents éventuellement remplacés doivent être remis à l'organe d'Etat qui les avait visés pour être annulés après quoi ils seront renvoyés à la partie émettrice. Il est à procéder en même temps avec l'expédition du permis de service du nouvel agent pour être visé.

Les permis de service, soit pour les agents nouveaux soit pour les agents remplacés, peuvent être visés, respectivement annulés, dans un moment quelconque de l'année.

5. Le franchissement de la frontière des organes de contrôle sera effectué également au moyen des permis de service délivrés sous les conditions prévues au point 1 de cet article.

6. Tous les agents devant franchir la frontière au moyen d'un permis de service doivent être inscrits dans le bulletin de train.

7. Les agents visés au point précédent ne sont autorisés à sortir de la zone de la gare de transmission que contre une permission écrite de l'organe compétent des Parties contractantes.

8. Dans des cas exceptionnels ou urgents d'accidents, déraillement, etc. survenus sur les voies de frontière, les Administrations ferroviaires, sur demande, s'aideront mutuellement.

Dans ces cas, le passage de la frontière du personnel ferroviaire et des Postes ne possédant pas de permis de service aura lieu sur la base d'une liste rédigée selon le formulaire de l'annexe 2. Le porteur de cette liste doit être un des agents titulaires de permis de service, dont le nom sera inscrit en tête de la liste.

Ce personnel n'est pas autorisé à sortir de la zone, dans laquelle sa présence est nécessaire pour le déroulement du service d'assistance.

9. Les listes prévues au point précédent sont à établir par les organes compétents de l'Etat en deux exemplaires, dont l'un doit être remis par le porteur de la liste aux organes compétents de l'autre Partie.

10. Le délai de permanence dans le territoire de l'autre Etat du personnel affecté au service de frontière, soit sur la base du permis de service soit d'après la liste collective, ne peut pas dépasser les 24 heures. Ce délai peut être prolongé jusqu'au départ du premier train suivant.

Article 4

Contrôle de police

Le contrôle de police est exécuté par les organes compétents, chacun sur le territoire de son propre Etat.

Article 5

Autres dispositions concernant les agents affectés au service de frontière

1. Les agents des chemins de fer et des postes en service peuvent franchir la frontière même en uniforme, mais sans porter des armes.

2. Chaque Partie permettra, en accord avec ses lois, règlements et instructions, aux agents de l'autre Partie d'accomplir, sans dérangements, les tâches dont ils sont chargés, conformément à la présente Convention.

3. Pendant l'exécution de leurs tâches, les agents des chemins de fer et des postes se trouvant sur le territoire de l'autre Etat doivent en respecter les lois, par lesquelles ils sont en même temps protégés.

4. Les faits constituant des violations des lois pénales tombent, en tout cas, sous la juridiction de l'Etat sur le territoire duquel ces faits ont été commis.

Article 6

Circulation des trains

La circulation des trains entre la gare de transmission et la gare de frontière limitrophe est effectuée conformément aux dispositions de l'Accord entre les Administrations des Chemins de Fer.

Article 7

Service d'entretien des voies et installations

L'entretien, la surveillance et la réparation des voies et des installations seront effectués selon ses propres prescriptions techniques par chaque Administration ferroviaire sur son territoire, la limite d'entretien des voies étant le raccordement des rails et des caténaires le plus rapproché de la frontière d'Etat.

Article 8

Matériel et pièces de rechange

Le matériel et les pièces de rechange, envoyés par l'Administration ferroviaire limitrophe à la gare de transmission au but de réparation ou de l'entretien du parc du matériel roulant propre, sont transportés gratuitement et sont affranchis de droit de douane ou d'effet équivalent.

Article 9

Tarifs

1. Le transport par chemin de fer des voyageurs, bagages, marchandises et colis express est effectué, faute de tarifs particuliers, sur la base des tarifs locaux.

2. Les voyageurs franchissant la frontière doivent être munis d'un titre de transport valable jusqu'à la gare frontière d'entrée du Pays limitrophe, émis d'après les dispositions internes du Pays de départ, à moins qu'ils ne soient munis d'un titre de transport selon un tarif international.

Article 10

Service douanier

1. Les opérations douanières seront effectuées par les organes de chaque Partie contractante sur son propre territoire.

2. Les agents des chemins de fer et des postes ayant franchi la frontière, même dans l'intérêt du service, ne pourront prendre contact avec personne avant qu'ils n'aient été soumis au contrôle douanier.

3. Les organes compétents de chaque Partie contractante autoriseront l'importation et l'exportation des objets qu'ils estimeront indispensables au déroulement des services des chemins de fer et des postes dans la gare de transmission, en franchise des droits et des taxes.

4. L'importation et l'exportation des devises sont soumises aux prescriptions monétaires en vigueur dans chaque Pays.

5. La remise des bagages, colis express et marchandises est effectuée après que les organes de douane aient inscrit dans le bordereau de transit l'annotation: « Contrôle douanier exécuté ».

Article 11

Service vétérinaire de frontière

1. Le trafic des animaux, des produits bruts d'origine animale et en général de tous les produits qui peuvent être véhicules de la contagion de maladies épizootiques, des viandes et de tous les produits carnés destinés à l'alimentation ainsi que du poisson, peut être limité à des gares de transmission ou aux gares correspondantes de frontière et être soumis au contrôle vétérinaire des deux côtés de la frontière.

2. Les gares ouvertes à la visite sanitaire vétérinaire ainsi que les jours et les heures de visite sont fixés par l'autorité compétente des deux Pays et notifiés à l'autre Partie contractante. Le service vétérinaire y sera organisé de telle façon qu'il puisse satisfaire à toutes les nécessités commerciales des deux Pays.

3. Les transports doivent répondre aux conditions sanitaires prévues dans la Convention vétérinaire italo-yougoslave signée à Belgrade le 26 mars 1955, ou, en cas de dénonciation, dans la réglementation du Pays de destination.

4. La désinfection des wagons employés pour le transport des animaux ou des produits bruts d'origine animale, effectuée suivant les règlements en vigueur sur le territoire de l'une des Parties contractantes, sera reconnue valable par l'autre Partie.

Article 12

Contrôle phytosanitaire

L'importation et le transit des plantes et de leurs parts ainsi que des objets qui peuvent être véhicules de germes de maladie des plantes ou de parasites seront effectués d'après les prescriptions du Pays de destination ou, respectivement, de transit, jusqu'à ce qu'une Convention concernant le service de protection des plantes entre la République d'Italie et la République Fédérative Populaire de Yougoslavie n'ait été conclue.

Article 13

Service des Postes

1. Les dépêches postales sont échangées suivant les dispositions de la Convention Postale Universelle et de l'Arrangement concernant les colis postaux, dans les gares de transmission indiquées par l'art. 1 ou en cours de route entre les gares de frontière limitrophes, les modalités d'exécution relatives seront établies d'un commun accord entre les Administrations des Postes des deux Parties contractantes.

2. Les Administrations des Postes des Pays contractants peuvent, le cas échéant, contracter le transport et l'échange des dépêches en trafic international et en transit soit par des wagons postaux directs soit utilisant d'autres wagons couverts.

Article 14

Responsabilité à cause des dommages survenus dans les gares de transmission et sur les voies de frontière

1. L'indemnité pour les dommages matériels et en vies humaines, survenus par suite d'accidents ou d'avaries, doit être payée par l'Administration des Chemins de Fer dont relève le personnel les ayant sans dol causés.

2. L'indemnité pour les dommages ci-dessus survenus, par suite d'accidents ou d'avaries à cause de défectuosité de la voie ou de ses installations, doit être payée par l'Administration des Chemins de Fer propriétaire.

L'Administration ferroviaire propriétaire des engins-moteurs est tenue au paiement de l'indemnité due pour les dommages causés par défectuosité des dits engins-moteurs. Pour les dommages causés par défectuosités aux véhicules, l'indemnité doit être payée par l'Administration ferroviaire qui a en charge les dits véhicules au moment de l'accident.

3. Dans le cas où le dommage est causé par suite d'un concours de fautes du personnel des deux Administrations ou par suite d'un manque aux engins-moteurs, aux voies et aux installations appartenant aux deux Administrations ferroviaires, la responsabilité pour le dommage sera à la charge de chacune d'entre elles en parties égales. Ce même procédé de répartition de la responsabilité sera valable dans le cas où l'on n'aura pu établir si la responsabilité de l'accident tombe sur l'une ou sur l'autre des Administrations ferroviaires. En cas de désaccord au sujet du concours des fautes des deux Administrations des Chemins de Fer, on aura recours à l'arbitrage suivant ce qui est à prévoir dans l'accord à stipuler entre les deux Administrations ferroviaires.

4. Les dommages aux choses de propriété de l'une des deux Administrations ferroviaires, découlant des causes de force majeure, sont à la charge de la même Administration.

5. Les frais de déblaiement et de réparation de la voie et des installations qui doivent être effectués par suite d'un accident sont à la charge de l'Administration ferroviaire responsable du dommage, conformément aux dispositions ci-dessus.

Ces dispositions sont également valables en ce qui concerne les frais d'enquête et tous ceux de litige.

6. En cas de dommage aux effets postaux ou de dommage causé par le personnel non-ferroviaire affecté au service de frontière, les représentants des autres Administrations intéressées pourront prendre part à l'enquête des Administrations ferroviaires sur l'invitation de l'Administration de l'Etat auquel ils appartiennent.

7. En cas de sinistres subis par les agents ferroviaires ou non ferroviaires affectés au trafic international pendant le déroulement de leur service, le paiement des montants dus à titre d'indemnisation pour les accidents sur le travail sera effectué par l'Administration dont l'agent lésé dépend, sauf reprise totale ou partielle vers l'Administration ferroviaire totalement ou partiellement responsable.

Article 15

Règlement des paiements entre les Administrations ferroviaires

Le règlement des paiements entre les deux Administrations ferroviaires, qui dérivent de la présente Convention, aura lieu sur la base des dispositions en vigueur entre les deux Pays au moment de leur exécution.

Article 16

Dispositions finales

1. La présente Convention sera approuvée par les Gouvernements des deux Parties contractantes et entrera en vigueur au moment de l'échange des instruments de ratification, qui aura lieu à Belgrade aussitôt que possible.

2. Les Administrations des Chemins de Fer régleront le service sur les voies de frontière et l'usage des gares de transmission dans un Accord particulier.

3. Cette Convention est conclue pour un temps indéterminé, chaque Partie contractante ayant la faculté de la dénoncer entièrement ou partiellement en avisant l'autre Partie au moins 3 mois au préalable.

FAIT à Rome le 5 octobre 1959 en langue française en deux exemplaires identiques, chacun d'eux considéré comme original.

*Pour la
République Italienne*

ARMANDO ANGELINI

*Pour la
République Fédérative
Populaire de Yougoslavie*

PEKO DAPCEVIC

ANNEXE 1 (art. 3)

COUVERTURE - recto (verso reste en blanc)

PERMIS DE SERVICE POUR LE PASSAGE DE FRONTIERE

Page 1

Permis de service n°

Prénom et nom

Titre

Photographie

3 x 4

Timbre

.....
(signature)

Le Chef de gare
.....

Page 2

Généralités personnelles

Date de naissance

Lieu de naissance

Taille

Visage

Cheveux

Yeux

Particularités personnelles

Page 3

Le présent permis de service est valable pour le passage de la frontière italo-yougoslave

.....
à partir du jusqu'au

Timbre

L'Organe compétent
de l'Etat de l'autre Partie

Le Chef de poste frontière
de l'Etat

..... *Timbre*

Date Date

Page 4

Prolongations éventuelles

La validité de ce permis est prolongée jusqu'au

L'Organe compétent
de l'Etat de l'autre Partie

Timbre

..... *Timbre*

Date Le Chef de poste frontière
de l'Etat

.....
Date

et ainsi de suite

Page 5

Suite de la page 4

Page 6

Remarques

- 1) Le permis de service est valable pour un délai de 1 an à partir de la date d'émission sous réserve de prolongation pour chaque année suivante.
- 2) Le permis de service est personnel et non transférable. Il doit être utilisé par le titulaire conformément aux dispositions de l'art. 3 de la Convention.
- 3) Aucune rectification ou modification ne peut être apportée au permis de service.
- 4) Le permis de service doit être rempli à l'encre.

Remarques à l'Annexe 1 (art. 3)

- 1) Le permis de service est du format 9 × 12 cm. broché en carton à toile de la couleur brune.
- 2) Le permis de service est imprimé et rempli en langues italienne et serbo-croate. La langue de l'Administration émettrice a la priorité.

ANNEXE 2 (art. 3)

Gare

TABLEAU NOMINATIF (1)

des agents franchissant la frontière exceptionnellement pour des raisons de service à la gare
frontière de
de l'Administration.

. le
à heures, avec

Le Tableau est considéré comme annexe au Permis de service pour le passage de fron-
tière N. appartenant à
.

Numéro d'ordre	Prénom	Nom	Date et lieu de naissance	Titre	Numéro de la carte d'identité	Remarques

Date Le Chef de gare

Visa de l'Organe compétent
de l'Etat à la sortie

Visa de l'Organe compétent
de l'Etat à l'entrée

(1) Il doit être établi par le Chef de gare frontière en langues italienne et slovène.

ACCORD

ENTRE LES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT ITALIENS (F. S.) ET LES CHEMINS DE FER YUGOSLAVES (J. Ž.) POUR L'EXECUTION DU SERVICE FERROVIAIRE DE FRONTIERE SUR LES VOIES DE FRONTIERE ET DANS LES GARES DE TRANSMISSION ENTRE LA REPUBLIQUE D'ITALIE ET LA REPUBLIQUE FEDERATIVE POPULAIRE DE YUGOSLAVIE

En vertu de l'art. 16 de la Convention pour le service ferroviaire de frontière entre la République d'Italie et la République Fédérative de Yougoslavie, stipulée le 5 octobre 1959 à Rome

L'Administration ferroviaire d'Italie représentée par

M. Dr. Luigi BRANCA

et

L'Administration ferroviaire de Yougoslavie représentée par

M. Ing. Alfonz DOBOVISEK

sont convenues de ce qui suit.

Article 1

Dispositions générales

1. La remorque des trains sur les voies de frontière est assurée par l'Administration des Chemins de fer limitrophe avec ses engins-moteurs et son personnel d'accompagnement et de conduite.

Le service se déroule:

a) pour les F. S.: sur les voies de frontière de:

- Gorizia à Nova Gorica
- S. Elia à Herpelje Kozina et vice versa

b) pour les J. Ž.: sur les voies de frontière de:

- Repentabor à Poggioreale del Carso
- Sežana à Poggioreale Campagna et vice versa.

2. Les frais relatifs aux installations des voies de frontière et des gares de transmission, ceux concernant des installations nouvelles, ainsi que ceux nécessaires pour l'entretien, sont à la charge de l'Administration ferroviaire propriétaire, qui doit assurer le bon déroulement du service.

Par conséquent, les recettes et produits de toute espèce afférant les voies de frontière vont à l'Administration ferroviaire propriétaire.

3. L'Administration ferroviaire propriétaire doit assurer par ses moyens l'éclairage, le chauffage et la propreté des locaux mis à la disposition de l'Administration ferroviaire limitrophe conformément au point 4 de l'article 2 de la Convention entre les Gouvernements.

Article 2

Relations de service dans les gares de transmission

1. Le représentant de l'Administration ferroviaire limitrophe, visé au point 1 de l'article 2 de la Convention entre les Gouvernements, a le droit d'utiliser dans la gare de transmission le téléphone et le télégraphe pour les communications de service avec ses établissements et les autres postes de service dans la gare de transmission.

2. En ce qui concerne les questions se rapportant au service du mouvement dans la gare de transmission, le personnel de l'Administration limitrophe doit observer les ordres donnés par les organes compétents de la gare de transmission.

3. Les recours présentés par une Administration contre les agents de l'autre Administration seront pris en examen par l'organe compétent de celle-ci, qui prendra les mesures nécessaires et avisera l'Administration ferroviaire limitrophe du résultat.

4. En cas de maladie inattendue ou de blessure des agents de l'Administration ferroviaire limitrophe dans la gare de transmission ou sur la voie de frontière, ceux-ci auront droit gratuitement aux premiers soins.

5. La correspondance de service échangée entre les gares de transmission et les représentants pour l'envoi successif à l'autre Administration sera remise réciproquement sans traduction.

6. Les objets servant aux besoins de l'Administration limitrophe dans les gares de transmission, seront transportés gratuitement en envois de service.

7. Tous les agents franchissant la frontière pour des raisons de service sur la base du permis de service (article 3 point 1 de la Convention entre les Gouvernements) doivent être inscrits dans le journal de train.

Article 3

Circulation des trains

1. Le service sur les voies de frontière est effectué selon les dispositions du point 5 de l'article 1 de la Convention entre les Gouvernements.

2. L'horaire et les graphiques de la circulation des trains sont établis d'une entente commune entre les deux Administrations.

Celles-ci établiront également le service du personnel d'accompagnement et de conduite ainsi que le stationnement des trains dans les gares de transmission.

3. Les trains spéciaux pour hautes personnalités sont expédiés après accord entre les deux Administrations ferroviaires.

4. Les locomotives ayant été utilisées sur les voies de frontière, doivent correspondre aux prescriptions des deux Administrations ferroviaires.

5. La circulation des trains sur les voies de frontière jusqu'au signal d'entrée de la gare de transmission, celui-ci exclu, est effectuée selon les prescriptions d'exploitation et signalement de l'Administration ferroviaire limitrophe.

Ces prescriptions sont valables également pour la circulation des véhicules motorisés, draisines, chasse-neige et trains de service.

6. Les informations concernant les modifications portées à la circulation régulière des trains sur les voies de frontière seront données au personnel de la voie par chaque gare de frontière pour son propre territoire.

7. Le personnel d'accompagnement et de conduite, affecté au service sur les voies de frontière entre la gare de l'Administration ferroviaire limitrophe et la gare de transmission, doit bien connaître la voie et ses installations ainsi que les prescriptions de l'autre Administration ferroviaire relatives aux signaux et à la circulation des trains en vue de mieux exécuter le service dans la gare de transmission.

Le personnel de gare et de voie intéressé doit connaître les prescriptions du mouvement et de signalisation de l'Administration ferroviaire limitrophe nécessaires pour effectuer son service à la gare de transmission et sur la ligne de frontière.

8. Ledit personnel sera soumis aux examens prescrits sur les règlements de circulation et signalement en vigueur sur le réseau de l'autre Administration.

9. Les deux Administrations s'échangeront en temps utile et gratuitement tout règlement et toutes les prescriptions nécessaires pour l'exécution du service de frontière, ainsi que les instructions portant à la circulation et au signalement et à leurs modifications éventuelles.

Les deux Administrations se communiqueront mutuellement les modifications effectuées aux installations des gares de transmission et des voies de frontière, si ces modifications se rapportent directement à la sécurité de la circulation.

10. L'horaire des trains circulant au delà de la frontière d'Etat est rédigé par l'Administration ferroviaire limitrophe selon ses prescriptions et après accord avec l'Administration propriétaire. L'horaire de l'Administration limitrophe doit être exposé en un endroit visible de la gare de transmission.

11. Le personnel d'accompagnement et de conduite de l'Administration limitrophe, après avoir achevé les formalités de consigne des trains dans les gares de transmission, doit prendre pour le retour le premier train utile, compte tenu du service dont il est chargé.

12. Les prescriptions techniques réglant la circulation des trains sur les voies de frontière, c'est-à-dire la charge maximum des trains voyageurs et marchandises, nombre et poids maximums des essieux, vitesse maximum de section des voies de frontière, etc., et les autres éléments pour la formation des horaires des trains seront échangés en temps utile entre les deux Administrations.

Les modifications d'horaire et des prescriptions techniques seront effectuées, en principe, deux fois par an et notamment l'hiver et l'été.

Les modifications partielles des éléments susdits pendant une période peuvent être apportées seulement par un accord préalable entre les deux Administrations ferroviaires.

13. Les trains qui présentent une charge ou un nombre d'essieux supérieurs aux normes fixées ne peuvent être acheminés qu'après entente entre les deux Administrations.

Lorsque l'entente ne peut pas être atteinte, à cause d'interruption des moyens de communication, l'acheminement de ces trains est interdit.

14. Le sens de roulement des trains est fixé comme il suit:

a) sens pair:

Sežana - Poggioreale Campagna

Repentabor - Poggioreale del Carso

Herpelje Kozima - S. Elia

Gorizia - Nova Gorica

b) le sens invers est considéré impair.

Sur la section à double voie de la ligne Sežana - Poggioreale Campagna, les trains circulent régulièrement sur la ligne gauche au sens de roulement.

15. Le renfort en tête est admis sur toutes les sections des voies de frontière, dans le cadre de la charge maximum prévue pour la circulation des trains.

Le renfort en queue est, en principe, interdit. Les F. S. achemineront les trains au départ de Poggioreale del Carso vers Repentabor sur les voies supérieures. En cas où le train soit acheminé sur la voie inférieure, on ajoutera une locomotive de renfort en queue, non accrochée, jusqu'au signal d'entrée de cette gare, sans faire lieu à aucun décompte de frais de traction. Cette dernière disposition est valable jusqu'à l'achèvement des travaux en cours relatifs à la voie inférieure.

En cas de fort trafic sur la voie de frontière Poggioreale del Carso - Repentabor, la gare de Poggioreale del Carso, d'accord avec celle de Repentabor, ajoutera aux trains à double charge une locomotive de renfort en queue, non accrochée, jusqu'au point où le profil de la voie change à 18,2 Km. devant le tunnel de Repentabor sur une distance de pousse de 2,653 Km., contre indemnisation des frais de traction.

16. Les gares de frontière se communiqueront mutuellement les retards des trains dépassant 15 minutes.

17. Les signaux des trains sont ceux fixés par les règlements et instructions de l'Administration effectuant la traction.

18. Le droit de voyager sur les locomotives entre les gares de frontière est limité à ceux qui possèdent une autorisation à cet effet délivrée par l'Administration dont ils dépendent, compte tenu des dispositions de l'article 3 de la Convention entre les Gouvernements.

Article 4

Service de manoeuvre dans les gares de transmission

1. Le service dans les gares de transmission s'exécute d'après les prescriptions du point 5 de l'article 1 de la Convention entre les Gouvernements.

2. Toute communication officielle dans les gares de transmission sera faite dans la langue officielle du Pays propriétaire.

3. Les engins-moteurs et le personnel d'accompagnement et de conduite des trains ne doivent, en principe, être utilisés pour manoeuvres supérieures à 20 minutes ni dans les gares de transmission ni dans celles situées le long des voies de frontière. Toute infraction sera constatée par les deux Administrations en commun.

4. Dans les gares de transmission on fixera les voies destinées à la remise et à l'acceptation des trains.

Ces opérations doivent être commencées dès l'arrivée des trains et complétées avec toute urgence.

Pour les trains au départ, la gare de transmission communiquera aux agents intéressés de l'Administration limitrophe par un bordereau établi à cet effet:

- a) la voie où le train sera consigné;
- b) le nombre des wagons à consigner (chargés et vides);
- c) l'heure de la mise à disposition.

L'agent de l'Administration limitrophe signera ce bordereau pour acceptation de la communication en y marquant l'heure effective.

Dès cette heure commenceront les opérations d'acceptation, qui devront aussi se dérouler avec toute urgence et en temps utile pour assurer le départ des trains.

Le dernier délai utile pour la mise à disposition, afin de considérer l'acceptation comme achevée au cours du même jour de présentation, est fixé à 22 heures.

5. Les manoeuvres et la composition des trains, le décrochement et accrochement des engins-moteurs dans les gares de transmission sont effectués par le personnel de l'Administration propriétaire. Les roulements des engins-moteurs dans l'enceinte de la gare de transmission ne doivent être effectués que sous accompagnement du personnel de l'Administration propriétaire.

En des cas exceptionnels, on pourra utiliser pour les manoeuvres le personnel et les engins-moteurs de l'Administration limitrophe, pourvu qu'il s'agit d'incorporer ou d'écarter des wagons ou des voitures pris en consigne par l'autre Administration.

6. Pour les manoeuvres exécutées, le chef de gare délivre une quittance des manoeuvres en quatre exemplaires, dont deux seront retenus par chaque Administration, d'après le formulaire de l'annexe N° 1 du présent Accord.

7. Les manoeuvres seront comptabilisées conformément aux dispositions du point 1 de l'article 14 suivant.

Le temps de manoeuvre est calculé à partir du moment de l'envoi de l'engin-moteur aux manoeuvres jusqu'au moment de sa rentrée au dépôt ou au train. Cette période sera inscrite dans le bulletin de manoeuvres de l'engin-moteur.

Article 5

Façon de procéder pour s'informer sur la marche des trains marchandises

1. Le soir de chaque jour, les F. S. donneront les informations au représentant des J. Ž. à Poggioreale Campagna sur les prévisions pour le jour suivant du trafic à destination de l'Autriche qui doit être remis en gare de Poggioreale del Carso, compte tenu de l'arrivée des navires au port de Trieste.

Des informations analogues seront données par les J. Ž. aux F. S. pour ce qui sont les prévisions du trafic à destination de Trieste en arrivée de l'Autriche.

2. Les renseignements sur la remise des trains, avec l'indication du nombre des wagons chargés ou vides ainsi que leurs respectives destinations, seront échangés entre les gares de frontière de Poggioreale Campagna et Sežana et de Poggioreale del Carso et Repentabor et vice versa toutes les 6 heures (à 6 h., à 12 h., à 18 h. et à 24 h.) par phonogramme.

3. Pour tous les trains qui seront mis en circulation entre les gares de frontière seront donnés par télégraphe la charge, le nombre d'essieux, le système de freinage du train et le nombre de wagons selon la direction d'acheminement.

4. Les gares de frontière s'avisent réciproquement, au moins 24 heures avant l'heure envisagée pour la remise, des envois particuliers mentionnés au paragraphe 2, point 6, du RIV.

Article 6

Composition et freinage des trains

1. La composition et le freinage des trains, l'incorporation des wagons chargés de marchandises inflammables et de marchandises qui ne peuvent être acceptées au transport que sous certaines conditions, seront effectués conformément aux prescriptions de l'Administration limitrophe, c'es-à-dire de l'Administration ferroviaire tenue d'assurer la traction et l'accompagnement des trains sur la ligne de frontière.

2. Sur la voie de frontière Sežana-Poggioreale Campagna les trains marchandises dans la direction de l'Italie sont rangés en deux groupes:

- a) pour l'intérieur de la République d'Italie;
- b) pour Trieste.

Les trains marchandises dans la direction de la Yougoslavie sont rangés également en deux groupes:

- a) wagons chargés et wagons étrangers vides;
- b) wagons vides J. Ž.

3. Pour les trains mixtes circulant sur la voie de frontière Gorizia - Nova Gorica, la rame des voitures doit être accrochée pendant la période de chauffage, de façon que le chauffage soit possible.

4. Tous les trains circulant sur les voies de frontière sont freinés par un frein à air comprimé automatique. Les trains marchandises expédiés par la gare de Poggioreale del Carso à la direction de Repantabor doivent être freinés avec 40 % de la charge à freiner en raison de la pente de 25 % à la direction de Nova Gorica.

5. La responsabilité pour l'exactitude du calcul de freinage et pour la disposition régulière des freins incombe au chef de train et au chef de gare. Les organes techniques de l'Administration effectuant le service de traction sont responsables de l'état technique des freins.

Article 7

Reconnaissance et échange des véhicules

1. L'échange des véhicules, agrès de chargement et containers, aura lieu d'après les prescriptions R. I. V. et R. I. C., aussitôt après l'arrivée des trains à la gare de transmission.

Comme le temps de remise des wagons, en tant qu'ils correspondent aux conditions techniques et commerciales pour le passage de frontière, il est à considérer:

- a) pour les wagons vides, l'heure de leur arrivée à la gare de transmission;
- b) pour les wagons chargés, agrès de chargement et containers, l'heure de leur remise réelle avec tous les documents d'accompagnement.

Le dernier délai utile pour la mise à disposition afin de considérer l'acceptation comme achevée au cours du même jour de présentation est fixé à 22 heures.

2. Les véhicules devant passer sur les voies de l'autre chemin de fer seront soumis à l'examen technique commun selon les prescriptions R. I. V. et R. I. C., sauf les dérogations éventuelles adoptées d'un commun accord entre les deux Administrations ferroviaires.

3. Les véhicules refusés dans la gare de transmission par les organes techniques des chemins de fer auxquels ils doivent être remis, doivent être, lorsqu'il s'agit des petites réparations, réparés, même s'il y a lieu un décrochage dans la gare de transmission; par contre, s'il s'agit des véhicules devant subir des réparations remarquables ou de procéder au transbordement, ils doivent être renvoyés à la gare de frontière de l'Administration limitrophe.

Lorsque les véhicules sont refusés par des organes techniques des deux Administrations ferroviaires pour des raisons techniques, leur refus doit être motivé par écrit et porté à connaissance de l'autre Administration par l'intermédiaire de son représentant, respectivement du chef de gare.

En tant que les organes techniques, dans la gare de transmission, ne pourraient pas se mettre d'accord au sujet de la défectuosité des véhicules, la question sera réglée entre les organes compétents techniques des deux Administrations par compromis.

4. Les wagons de marchandises, vides ou chargés, ne circulant outre frontière que jusqu'à la gare de transmission, comme gare destinataire, restent à la charge de l'Administration des Chemins de fer limitrophe.

La même disposition est valable pour les wagons voyageurs, bagages, postaux et sanitaires ne circulant que jusqu'à la gare de transmission.

5. La gare de transmission et la représentation de l'Administration limitrophe dans cette gare dresseront des rapports séparés concernant le passage des véhicules, des agrès de chargement et des containers. Ces rapports doivent être journalièrement confrontés. Les divergences éventuelles seront éliminées sur place et les rectifications nécessaires seront confirmées par timbre et signature des organes des deux Administrations.

Article 8

Service d'entretien des voies et des autres installations fixes

1. L'entretien, la surveillance et la substitution des voies et des autres installations fixes, y compris les conduites primaires et les caténaires, seront effectués par chaque Administration sur son propre territoire, la limite conventionnelle d'entretien étant, pour ce qui est la voie, la jonction des rails la plus proche des confins d'Etat, pour ce qui est la conduite primaire 50 KV entre Poggioreale Campagna et Sežana, le poteau 1075, qui reste aux F. S., et pour ce qui sont les caténaires sur la même ligne, la suspension au viaduc (Km. 31 + 760) qui reste aux J. Ž.

2. Une séparation complète sera effectuée en raison de la frontière, pour les liaisons télégraphiques et téléphoniques ainsi que pour les câbles. Avant que cette séparation soit terminée, le poteau ou le sectionnement le plus rapproché de la frontière d'Etat est considéré comme la limite d'entretien des lignes TT.

3. L'entretien et l'éclairage du signal au 18 + 200 Km. sur le territoire de la République d'Italie, précédant le signal d'entrée B de la gare de Repentabor, qui se trouve constamment à la position « Attention », seront effectués par les F. S.

L'entretien et l'éclairage du signal au 16 + 199 Km. sur le territoire de la République Fédérative Populaire de Yougoslavie, précédant le signal d'entrée de la gare de S. Elia, qui se trouve constamment à la position « Attention », seront effectués par le J. Ž.

4. En cas où le chemin de fer limitrophe aurait besoin de quelques locaux ou installations dans la gare de transmission dont l'Administration propriétaire ne dispose pas, on procédera à leur construction d'après un accord commun. Les deux Administrations s'entendront au préalable sur la couverture des dépenses relatives.

Article 9

Service de traction et d'entretien

1. La traction des trains est effectuée suivant les dispositions de l'art. 1, point 1.
2. L'Administration propriétaire des locomotives est tenue à leur alimentation en charbon et autres matériaux nécessaires.
3. Dans la gare de transmission, l'Administration ferroviaire propriétaire mettra à disposition de l'Administration limitrophe, à la demande de celle-ci et dans les limites des possibilités, charbon, eau, lubrifiants et autres matériaux. De façon analogue, on procédera aux réparations courantes indispensables des locomotives.
4. Le virage et le garage des locomotives ainsi que les fournitures et les prestations indiquées au point 3 ci-dessus seront effectués et liquidés suivant les dispositions de l'art. 14 ci-dessous.
5. Le service des sous-stations de traction électrique de Pivka et de Poggioreale Campagna est effectué suivant les prescriptions F. S. actuelles.

La langue officielle pour les relations entre les deux sous-stations de traction électrique est celle de l'Administration des F. S.; toutefois les agents de la sous-station de traction électrique de Poggioreale Campagna devront connaître la langue officielle de l'Administration des J. Ž.

Pour la communication entre les deux sous-stations est utilisée la ligne directe de téléphone y existante.
6. La fourniture d'énergie électrique à 3 KV courant continu aux J. Ž. par la sous-station de traction électrique de Poggioreale Campagna est mesurée au moyen de compteurs montés sur la ligne d'alimentation du côté de Sežana.

Lesdits compteurs peuvent mesurer aussi l'énergie éventuellement fournie par la sous-station de Pivka à l'Administration des F. S.

Le prix de fourniture sera établi par des ententes séparées.

On examinera la possibilité, dans le délai de six mois, d'une éventuelle restitution, par les J. Ž., d'énergie à 50 KV courant alternatif au moyen de la conduite existante entre les sous-stations électriques de Poggioreale Campagna et de Pivka.

A ce propos, on prendra des accords spéciaux.

La fourniture d'énergie électrique à haute tension (50 KV) est mesurée par des compteurs à deux sens installés par la « Selveg » dans la cabine F. S. de Poggioreale Campagna.

Les modalités de la fourniture seront établies par des accords à prendre aussi avec la « Selveg ».

Article 10

Lignes télégraphiques et téléphoniques

1. Pour les relations officielles entre les gares de frontière ainsi qu'entre les deux Administrations on fera usage des lignes télégraphiques et téléphoniques selon les dispositions suivantes:
 - a) Les F. S. établiront une liaison directe par téléimprimeur entre Pivka et Poggioreale Campagna.

b) Le représentant yougoslave à Poggioreale Campagna sera muni d'un appareil téléphonique automatique embranché à la centrale téléphonique et habilité aux seules liaisons locales.

c) Les postes de téléphone intermédiaires insérés sur le circuit sélectif V° bis entre Pivka et Poggioreale Campagna et placés en territoire italien seront embranchés entre eux, avec le bureau de Mouvement et avec la sous-station électrique de Poggioreale Campagna, à l'exclusion d'autres embranchements.

d) Une liaison téléphonique directe sera établie entre les sous stations électriques Pivka et Poggioreale Campagna.

e) Une liaison téléphonique à batterie locale et télégraphique sera établie entre les gares de frontière correspondantes. Le même circuit téléphonique embranchera les passages à niveau se trouvant entre les mêmes gares.

f) Les lignes, soit aériennes soit en câble, devront être coupées aux deux côtés de la frontière.

2. L'entretien des installations TT, l'approvisionnement en matériaux et appareils nécessaires, ainsi que l'installation des nouveaux embranchements, seront effectués par chaque Administration sur son territoire.

3. Dans le câble téléphonique entre les gares de Sežana et Poggioreale Campagna, les F. S. inséreront un dispositif pour le contrôle technique des lignes, destiné à l'usage commun, en correspondance de la frontière d'Etat. De même les J. Ž. inséreront entre les gares de S. Elia - Herpelje Kozina, Poggioreale del Carso - Repentabor, Gorizia - Nova Gorica, un dispositif de contrôle analogue sur le pilon en correspondance de la frontière, destiné à l'usage commun.

4. En cas d'avarie des lignes TT entre les gares frontière, la Partie constatant l'avarie en avisera l'autre sans retard. Les deux Parties procèdent immédiatement à la constatation des causes de l'avarie et à la réparation des fils.

5. Les télégrammes de service transmis entre les gares de frontière seront rédigés dans la langue employée pour l'exécution du service de circulation conformément aux dispositions de l'article 1, point 5, de la Convention entre les Gouvernements.

La correspondance de service entre les gares de frontière des deux Administrations est transportée gratuitement.

Article 11

Façon de procéder en cas d'accident ou d'interruption dans la circulation des trains

1. En cas de difficulté dans la circulation des trains, la gare frontière qui en ait connaissance la première doit aviser l'autre gare de frontière.

2. Les travaux de dégagement de la ligne sont à la charge de l'Administration ferroviaire sur le territoire de laquelle l'accident s'est produit. S'il s'agit d'accidents survenus dans les gares de frontière ou sur la ligne entre celles-ci, l'Administration limitrophe, sur demande et aux frais de l'autre Administration, donnera son aide en personnel et matériel dans les limites des possibilités.

3. En des cas urgents, il est admis que l'Administration ferroviaire, sur le territoire de laquelle l'accident s'est vérifié, utilise les locomotives et le personnel de l'Administration limitrophe, sans accord préalable, pourvu que la circulation des trains n'en soit pas sensiblement atteinte et que l'autre Administration en soit immédiatement avisée.

4. En principe, le déblaiement de la neige et l'enlèvement de la glace des caténaires seront effectués par chaque Administration sur son territoire à ses frais en utilisant son personnel, locomotives et chasse-neige. Toutefois, si à la suite des nécessités techniques survenues à l'occasion du service de déblaiement de la neige, le train de chasse-neige doit franchir la frontière d'Etat, ce service sera effectué aux soins de l'Administration chargée de la traction sur la voie de frontière, les frais relatifs au parcours entre la frontière d'Etat et la gare de transmission lui étant indemnisés par l'autre Administration. Dans ce cas, les trains seront accompagnés par des agents connaissant bien la partie de voie à parcourir, ainsi que les prescriptions de signalisation et de circulation de l'autre Administration.

5. Les trains étrangers de secours sont escortés, par règle, par un agent de l'Administration ferroviaire sur le territoire de laquelle l'accident s'est vérifié jusqu'à l'endroit du sinistre. En des cas urgents, il est admis que le train étranger de secours soit escorté par un agent de l'Administration, donnant assistance, pourvu qu'il connaisse bien la partie de la voie à parcourir et les prescriptions du service de signalisation et de circulation. Le chef du train doit se présenter dès l'arrivée du train à l'endroit de l'accident à celui qui dirige les travaux de sauvetage et déblaiement et se conformer à ses instructions.

6. La recherche des causes de l'accident et la constatation des dommages sont effectuées par l'Administration ferroviaire sur la voie ou dans la gare de laquelle l'accident s'est vérifié. Les résultats effectifs sur la nature et les conséquences d'un accident qui peut intéresser les deux Administrations, se vérifiant sur les voies ou dans les gares soumises au règlement du présent Accord, devront être verbalisés en détail et transmis à l'autre Administration au plus tard le jour suivant celui où l'accident s'est vérifié.

Si au cours de l'enquête la question de la responsabilité de l'autre Administration ferroviaire s'impose, ou bien celle de la responsabilité commune, l'autre Administration ferroviaire en doit être immédiatement avisée par une communication télégraphique, indiquant un délai suffisant de temps, dans lequel elle aura à envoyer ses représentants en vue d'ouvrir l'enquête. Ce délai ne pourra, pourtant, être inférieur à 48 heures dès la réception de l'avis.

L'enquête est ensuite poursuivie par la Commission mixte prévue à l'art. 18 du présent Accord. Cette Commission mixte est convoquée et présidée par l'Administration ferroviaire, sur le territoire de laquelle l'accident s'est vérifié. En cas de divergences d'opinion au sein de la Commission, la question sera résolue par les organes centraux des deux Administrations ferroviaires.

Si, au contraire, dans le délai susdit ou dans un délai ultérieurement convenu par les deux Administrations intéressées par suite d'un empêchement dûment notifié par celle qui a reçu l'avis, les représentants de l'autre Administration ne se présentent pas, l'enquête est poursuivie par une seule Administration ferroviaire.

Dans ce cas le résultat de l'enquête est définitif pour toutes les deux parties.

Les travaux en vue de rétablir la circulation ne doivent pas être retardés à cause de l'enquête.

Le passage des experts et des membres de la Commission mixte ferroviaire sur le territoire de l'Etat limitrophe sera effectué conformément aux dispositions de l'art. 3 de la Convention entre les Gouvernements.

Article 12

Acceptation et remise des envois et documents dans les gares de transmission

L'acceptation, transport et remise des bagages, colis express et marchandises, y compris les animaux vivants, ainsi que l'échange des documents d'accompagnement et de leurs annexes, seront exécutés suivant les prescriptions internationales en vigueur, à savoir:

— Les prescriptions communes concernant les transports des voyageurs et bagages en trafic international ferroviaire (PIV),

— Les prescriptions communes concernant l'expédition des marchandises en trafic international ferroviaire (PIM),

— Les prescriptions communes concernant les transports des colis express en trafic international ferroviaire (PIEX), avec les modifications et les dispositions complémentaires ci-dessous:

a) Les envois de bagages, colis express et marchandises en détail, transportés dans des fourgons sont réellement et singulièrement remis contre présentation des papiers d'accompagnement et des feuilles annexes, avec bordereau de transit. Les marchandises en détail dans des wagons plombés ainsi que les envois par charge complète sont remis sur la base du bordereau de transit.

En cas où une remise individuelle de ces expéditions serait réclamée suivant les prescriptions des chiffres 126 et 309 des PIM, cette façon de remise devra être mentionnée particulièrement dans le bordereau de transit.

b) Les bordereaux de transit sont rédigés en 5 exemplaires, dont l'Administration ferroviaire acceptante renvoie deux exemplaires à l'Administration ferroviaire cédante après signature, et garde 3 exemplaires pour elle-même avec les feuilles d'accompagnement et celles annexes.

c) Dès l'arrivée du train de l'Administration ferroviaire limitrophe dans la gare de transmission, le chef du train doit remettre, par l'intermédiaire de son représentant ou, dans l'absence de celui-ci, personnellement, à l'agent compétent de l'autre Administration les bordereaux de transit avec tous les papiers d'accompagnement et leurs feuilles annexes.

d) Pour les trains au départ de la gare de transmission, l'agent compétent de l'Administration ferroviaire propriétaire doit remettre à l'agent de l'Administration ferroviaire limitrophe les bordereaux de transit avec tous les documents d'accompagnement et leurs annexes en temps utile et au moins une heure avant le départ du train selon l'horaire.

e) Sur la base des documents d'accompagnement acceptés et après la remise des wagons conformément à l'art. 3 du RIV, l'agent de l'Administration ferroviaire acceptante accomplit les formalités d'acceptation.

L'heure de la remise et de l'acceptation doit être indiquée dans le bordereau de transit, après quoi l'agent qui effectue l'acceptation remettra la souche du bordereau de transit visé et une de ses copies à l'agent de l'autre Administration.

f) Sans tenir compte des dispositions de la PIM, chiffre 310, en cas de constatation d'avarie ou perte partielle, un procès-verbal devra être dressé.

L'existence du procès-verbal ou de toute autre irrégularité imprévue doit être inscrite dans tous les exemplaires du bordereau de transit.

g) Les rectifications éventuelles au bordereau de transit doivent être effectuées de façon à permettre de voir clairement le texte original. Elles doivent être confirmées par la signature de l'agent effectuant la remise.

h) En cas de désaccord à l'occasion de la prise en consigne d'un certain envoi, c'est l'Administration ferroviaire acceptante qui décide, conformément au chiffre 312 de la PIM, si l'envoi sera pris en charge ou non. L'Administration ferroviaire cédante décide si les irrégularités pourront être régularisées dans la gare de transmission ou si l'envoi doit être renvoyé à la gare de frontière correspondante. Le transbordement et la régularisation de la charge peuvent être confiés à la gare de transmission aux frais de l'Administration ferroviaire cédante, pourvu que lesdits frais incombent à elle et qu'elle consente à faire ledit transbordement ou ladite régularisation de la charge.

Les bordereaux de transit, les procès-verbaux et les autres documents, justifiant les travaux communs des agents des deux Administrations, ainsi que les rectifications et remarques y apportées, doivent être souscrits par les agents compétents des deux Administrations.

En cas où l'agent de l'une des deux Administrations n'est pas d'accord sur les mentions apportées aux documents, il est tenu de les signer de même en y inscrivant son désaccord et en indiquant en même temps les motifs.

Il n'est pas admis de refuser la signature.

Article 13

Indemnisations à cause des dommages survenus dans les gares de transmission ou sur les voies de frontière

1. Les prescriptions du RIC et du RIV en vigueur sont valables pour le paiement de l'indemnité due pour les dommages aux véhicules.

2. Les prescriptions des Conventions internationales en vigueur conclues entre les Administrations ferroviaires (CIM et CIV) sont valables pour le paiement des indemnités dues pour les dommages causés aux bagages, colis express et marchandises admis au transport en trafic international.

3. Lorsqu'un accident se vérifie, pour lequel toutes les deux Administrations sont responsables ou bien seulement l'Administration limitrophe, l'Administration ferroviaire territoriale a la faculté, après un accord avec l'autre Administration et sauf reprise, de procéder provisoirement au paiement de l'indemnité due aux tiers.

4. Chaque Administration ferroviaire ayant payé totalement ou partiellement une indemnité due pour dommage dont l'autre Administration est responsable a le droit de recourir auprès de cette Administration en vue de récupérer le montant correspondant.

5. Chacune des Administrations ferroviaires a le droit de recourir auprès de l'autre Administration lorsqu'elle, par suite de décision judiciaire ou arbitrale définitive a été obligée de payer des indemnités pour des préjudices qui, par une enquête administrative collégiale précédente, avaient été reconnus comme découlants des causes de force majeure ou d'une responsabilité totale ou partielle de l'autre Administration, à établir conformément aux prescriptions du présent Accord, à la condition que celle-ci ait été informée de l'action judiciaire.

Article 14

Calcul et décompte des prestations en trafic frontalier

1. Les prestations effectuées par l'Administration ferroviaire propriétaire pour compte de l'Administration limitrophe dans les gares de transmission, sont les suivantes:

a) concession de locaux pour dortoir, bureaux, magasins, etc., y compris les prestations accessoires (éclairage, chauffage, nettoyage, vigilance, aménagement, etc.).

LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Ces concessions seront décomptées sur la base des mètres carrés de surface des locaux à un prix à forfait de 20 Frs. Or par an et mètre carré;

b) fourniture d'eau, combustible, lubrifiant et petites réparations aux moyens de traction, et garage et virage des locomotives. Ces prestations seront reconnues par le mécanicien par un bon spécial, écrit en 3 exemplaires, dont 2 exemplaires restent au mécanicien et le troisième au dépôt ou au bureau ayant exécuté la prestation.

Elles seront décomptées au prix de revient de l'Administration créditrice des soldes.

2. Les prestations que l'Administration ferroviaire limitrophe effectue pour le compte de l'Administration ferroviaire propriétaire sont les suivantes:

A) traction et conduite des trains sur les voies de frontière à partir de la frontière jusqu'à la gare de transmission;

B) les manoeuvres prévues à l'art. 4 dans les gares de transmission;

C) déblaiement de la neige et enlèvement de la glace des caténaires sur les voies de l'Administration propriétaire.

Les prestations sub A) sont décomptées selon le point 3 ci-dessous.

Les prestations sub B) sont à décompter en trains-Km sur la base de 10 minutes ou fraction de 10 minutes de manoeuvre = 1 train-Km.

Les prestations sub C) sont à décompter en trains-Km sur la base des taux prévus aux points suivants pour deux locomotives vides.

3. Les prestations des services de traction et d'accompagnement des trains seront décomptées sur la base des trains-kilomètres, à calculer du point de soudure tarifaire à l'axe du bâtiment de la gare de transmission.

Compte tenu de la situation actuelle, les distances à prendre pour base dans les calculs sont les suivantes:

entre Poggioreale Campagna et le point de soudure tarifaire:	Km. 3,466
entre Poggioreale del Carso et le point de soudure tarifaire:	Km. 3,857
entre Nova Gorica et le point de soudure tarifaire:	Km. 4,927
entre Herpelje Kozina et le point de soudure tarifaire:	Km. 4,399

Les taux unitaires par train-Km sont:

- de 6,5 Frs. Or pour la traction à vapeur,
- de 5,5 Frs. Or pour la traction électrique et
- de 6,- Frs. Or pour la traction diesel.

Les prestations effectuées par autorails électriques et thermiques seront décomptées sur la base du taux de 5,5 Frs. Or fixé pour la traction électrique, réduit de 50 %.

Les susdites bases de calcul peuvent être modifiées à l'occasion de la réunion de la Commission mixte prévue à l'article 18, et, le cas échéant, moyennant entente particulière entre les deux Administrations.

4. Les parcours à vide des locomotives, y compris ceux qui sont effectués avec un seul wagon de service, donnent lieu à un paiement de taxes calculées sur la base des taux unitaires prévus au point 3 ci-dessus, réduits de 50 %.

Pour les trains remorqués, en vue de leur poids, par deux engins-moteurs, les taux unitaires seront augmentés de 65 %.

5. Le nombre des trains-Km remorqués est calculé sur la base des registres tenus à jour par les gares de frontière.

Lesdits registres doivent être confrontés chaque mois au plus tard dans le 3 du mois suivant et les divergences éventuelles devront être régularisées.

Les rapports de service concernant les prestations indiquées au point 1, b), établis pour le mois précédent, seront adressés par les gares ou dépôts de machines au bureau de service de l'Administration compétente au plus tard dans le 5 de chaque mois.

6. A la fin de chaque semestre un relevé sera fait de toutes les prestations en nature ci-dessus.

A la fin de chaque année seront déterminés les soldes relatifs.

7. Après la détermination de la compensation en nature pour l'année, le chemin de fer créditeur établira le compte définitif pour le solde des prestations et le fera parvenir au chemin de fer débiteur dans un délai maximum de 8 mois après l'expiration de l'année en question.

8. Les objections éventuelles au sujet du compte définitif ne peuvent pas faire ajourner le règlement du compte. Les erreurs en décompte seront corrigées dans le compte suivant.

Le droit de faire des objections au décompte et le droit d'examiner les documents comptables annexés au décompte, se prescrivent dans un délai d'un an après la présentation du décompte.

9. Les prestations effectuées, exprimées dans la monnaie nationale des deux Pays lors de leur calcul, seront converties en francs Or suivant le cours officiel.

Article 15

Crédits en trafic marchandises dans les gares de frontière

1. Les envois qui sont à remettre au chemin de fer limitrophe doivent être inscrits dans le bordereau de transit, dressé séparément pour le trafic Italie-Yougoslavie et vice versa.

2. Le bordereau de crédit est établi en 4 exemplaires et doit être numéroté chaque mois à nouveau à partir du numéro 1.

Si plusieurs bordereaux sont établis en un seul jour, les sommes de ces bordereaux doivent être récapitulées sur un bordereau séparé.

3. L'agent de l'Administration ferroviaire cédante, après avoir signé et posé le timbre à date du bureau de transit sur tous les 4 exemplaires du bordereau de crédit, retient l'original et remet au bureau de transit de l'Administration ferroviaire acceptant les 3 copies avec les lettres de voiture et les autres papiers d'accompagnement.

4. L'agent du chemin de fer réceptionnaire confirme dans une copie du bordereau l'état correct des crédits par sa signature et timbre et rend cette copie au chemin de fer cédant, en retenant les deux autres copies.

5. Le chemin de fer réceptionnaire doit inscrire dans les copies des bordereaux de crédit les données concernant la suite à donner aux transports.

6. Le chemin de fer cédant doit enregistrer jour par jour les sommes de tous les bordereaux dans les sommaires de bordereaux de crédit à dresser en 4 exemplaires. A la fin de chaque mois les sommaires sont à clôturer. Les totaux constatés de tous ces 4 exemplaires sont visés par les agents compétents des deux Administrations ferroviaires moyennant leur signature et leur timbre officiel.

7. Chacune des gares de frontière retient 2 exemplaires de chaque sommaire dûment visé et procède ensuite conformément aux prescriptions comptables de son Administration.

8. Les crédits réciproques résultant des bordereaux de crédit sont enregistrés en monnaie de tarif.

9. Le même procédé est prévu pour la remise des bulletins d'affranchissement en retour. Toutefois, ceux-ci doivent être accompagnés d'un bordereau de crédit particulier et du sommaire.

Article 16

Règlement des comptes du trafic marchandises

1. Si la vérification des décomptes fait constater que les frais de transport ou autres ont été par erreur insuffisamment calculés, l'Administration ferroviaire intéressée adressera à celle débitrice une réclamation en vue d'obtenir l'encaissement ultérieur des montants calculés en moins en donnant tout renseignement nécessaire. L'Administration qui reçoit la réclamation est tenue de prendre soin du versement et de faire parvenir les montants réclamés à l'Administration intéressée avec un rapport y relatif.

2. La réclamation pour l'encaissement des sommes calculées en moins doit parvenir en temps utile.

Article 17

Comptabilisation des débits et crédits réciproques en trafic marchandises

Les deux Administrations ferroviaires comptabiliseront et solderont leurs débits et crédits réciproques conformément à l'Accord conclu entre les J. Ž. et les F. S. concernant le règlement des comptes réciproques.

Les dettes provenant des calculs de l'énergie électrique peuvent être payées en nature.

Article 18

Façon de procéder des Commissions mixtes ferroviaires de frontière

1. Les Commissions mixtes ferroviaires de frontière, composées des représentants des deux Administrations, sont convoquées une fois par an en vue d'examiner les problèmes concernant l'exécution du présent Accord.

2. La date de la convocation des Commissions mixtes ferroviaires de frontière est fixée en temps utile par une entente commune des deux Administrations ferroviaires.

3. Les Commissions mixtes ferroviaires de frontière ne sont pas autorisées à prendre des résolutions modifiant les dispositions de cet Accord qui seraient en contradiction avec celui-ci.

4. En cas où il serait nécessaire d'apporter certaines modifications ou compléments, les Commissions mixtes mettent au procès-verbal les dispositions dont on serait convenu, en soulignant la nécessité qu'elles soient ultérieurement étudiées par les deux Administrations ferroviaires.

Les modifications et les compléments proposés entreront en vigueur après l'approbation des deux Administrations ferroviaires.

5. Les Commissions mixtes sont présidées par l'Administration du Pays sur le territoire duquel elles se sont réunies.

6. La Partie sur le territoire de laquelle sont convoquées les commissions, établit le programme de travail des Commissions et le transmet en temps utile à l'autre Partie.

7. Les procès-verbaux des Commissions mixtes sont établis et écrits en langues italienne et serbo-croate; chaque Partie en aura un exemplaire dans les deux langues.

Article 19

Arbitrage

Toute contestation relevant de l'application ou interprétation de cet Accord sera soumise au jugement sans appel de trois arbitres, dont l'un sera nommé par les F. S., l'autre par les J. Ž. et le troisième par une entente commune des deux Administrations.

S'il n'était pas possible de parvenir à un accord pour ce qui concerne le choix du troisième arbitre, celui-ci sera nommé, sur demande de l'une des deux Administrations ferroviaires intéressées, par le Président du Tribunal Fédéral Suisse à Lausanne.

La procédure devant le collège arbitral est celle établie par les lois en vigueur dans le Pays de la partie convenue.

Le présent Accord entrera en vigueur le jour où la Convention concernant le trafic ferroviaire de frontière sera ratifiée par les deux Gouvernements intéressés.

FAIT à Firenze, le 9 novembre 1958 en langue française en deux exemplaires, chacun d'eux considéré comme original et signé à Ljubljana, le 12 novembre 1959.

*Pour l'Administration
des Chemins de Fer de l'Etat italiens*

BRANCA

*Pour l'Administration
des Chemins de Fer yougoslaves*

DOBOVISEK

Annexe 1 (art. 4.)

Gare de

L'Administration des Chemins de fer

QUITTANCE N°(1)
pour la manoeuvre

Date Série de locomotive N°

Mécanicien Chauffeur

Depuis		Jusqu'à		Durée des manoeuvres	Dénomination des opérations de manoeuvre
heure	minutes	heure	minutes		

CHEF DU MOUVEMENT
(timbre)

(1) Imprimée et remplie dans la langue de l'Administration des Chemins de fer propriétaire.