

(N. 2267)

# SENATO DELLA REPUBBLICA

## DISEGNO DI LEGGE

*approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 26 marzo 1952 (V. Stampato N. 2362)*

presentato dal Presidente del Consiglio dei Ministri  
Ministro degli Affari Esteri

(DE GASPERI)

di concerto col Ministro dell'Interno

(SCELBA)

col Ministro delle Finanze

(VANONI)

col Ministro dei Trasporti

(MALVESTITI)

e col Ministro delle Poste e delle Telecomunicazioni

(SPATARO)

TRASMESSO DAL PRESIDENTE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI ALLA PRESIDENZA  
IL 31 MARZO 1952

Convenzione relativa alle stazioni internazionali di Modane e Ventimiglia ed ai tratti di ferrovia compresi tra le due stazioni e le frontiere d'Italia e di Francia, e relativo allegato, conclusa a Roma, il 29 gennaio 1951.

DISEGNO DI LEGGE

---

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare la Convenzione relativa alle stazioni internazionali di Modane e Ventimiglia ed ai tratti di ferrovia compresi tra le due stazioni e le frontiere d'Italia e di Francia, e relativo allegato, conclusa a Roma il 29 gennaio 1951.

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data alla Convenzione suddetta a decorrere dalla data della sua entrata in vigore.

p. *Il Presidente della Camera dei deputati*

TARGETTI.

ALLEGATO.

**CONVENTION RELATIVE AUX GARES INTERNATIONALES DE MODANE  
ET DE VINTIMILLE (VENTIMIGLIA) ET AUX SECTIONS DE CHEMINS  
DE FER COMPRISES ENTRE CES GARES ET LES FRONTIÈRES D'ITALIE  
ET DE FRANCE**

Le PRÉSIDENT de la RÉPUBLIQUE ITALIENNE et le PRÉSIDENT de la RÉPUBLIQUE FRANÇAISE, désirant régulariser et compléter les mesures de surveillance et de douane prévues antérieurement par la Convention du 20 janvier 1879 et par l'Avenant du 13 février 1931 et celles appliquées provisoirement d'un commun accord dans les gares de Modane et de Vintimille et sur les sections de chemins de fer comprises entre ces gares et les frontières d'Italie et de France, ont résolu, conformément aux dispositions des articles 10 et 25 de la Convention du 7 mai 1862, de conclure à cet effet une nouvelle Convention et ont, en conséquence, nommé pour leurs Plénipotentiaires, savoir:

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE

S. E. le Comte CARLO SFORZA, *Ministre des Affaires Étrangères*;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

S. E. Monsieur Jacques FOUQUES-DUPARC, *Ambassadeur de France*;

lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants:

Art. 1

Il est établi à Modane une gare qui est commune aux deux chemins de fer français et italiens et où sont installés les services de la Douane, de la Police et des Postes, Télégraphe et Téléphone des deux Pays.

Le service technique de cette gare est fait par le personnel et sous la direction de la Société nationale des chemins de fer français et l'Administration des chemins de fer italiens, et à défaut d'accord entre elles, par les deux Gouvernements intéressés; mais chaque Administration a, à la gare de Modane, un agent distinct pour représenter spécialement ses intérêts commerciaux, tant vis-à-vis du public que vis-à-vis de l'autre Administration. Pour la Société nationale des chemins de fer français, cet agent peut être le chef de gare chargé de diriger le service technique commun aux deux Administrations.

L'Administration des chemins de fer français doit fournir, dans les conditions de son cahier des charges et sur la base d'une réciprocité parfaite, à

l'Administration italienne, à la gare de Modane, les locaux nécessaires à l'installation des services de la douane, de la police et des postes, télégraphes et téléphones.

L'Administration des chemins de fer français doit fournir à l'Administration des chemins de fer italiens, à la même gare, les locaux nécessaires pour l'abri de ses locomotives, de ses wagons et de son personnel détaché dans cette gare pour les services spéciaux, tel que traction, conduite des trains, service commercial, etc., etc., qui ne rentrent pas dans le service commun confié à l'Administration française.

Toutes les dépenses d'établissement de la gare de Modane sont à la charge de l'Administration des chemins de fer français qui reçoit de l'Administration des chemins de fer italiens, à titre de loyer, l'intérêt annuel à 5 pour cent des dépenses afférentes aux installations affectées au service exclusif de ce dernier chemin de fer et l'intérêt, au même taux, de la moitié des dépenses relatives aux installations affectées au service commun.

Les travaux reconnus de premier établissement sur la section de ligne de la frontière à Modane et dans la gare de Modane ne peuvent être exécutés qu'après approbation par le Ministre français des travaux publics, conformément à la réglementation française. Les projets doivent être présentés à l'approbation par la Société nationale des chemins de fer français. La dépense de ces travaux est à la charge de la Société nationale des chemins de fer français, mais pour les travaux exécutés en gare de Modane, l'Administration des chemins de fer italiens en paie le loyer dans les conditions fixées par l'alinéa ci-dessus.

Les frais d'exploitation des installations y compris ceux afférents à l'électrification de la gare, avancés de même par l'Administration des chemins de fer français, sont partagés d'après les mêmes bases.

## Art. 2.

La section de ligne de la frontière franco-italienne à Modane, la gare commune de Modane étant exclue, est exploitée exclusivement par les chemins de fer italiens de l'État aux conditions ci-après:

a) la Société nationale des chemins de fer français rembourse aux chemins de fer italiens de l'État les dépenses effectives pour l'exploitation qu'ils supportent pour cette section.

Pour l'application de cette disposition, les dépenses effectives pour l'exploitation sont évaluées forfaitairement à une somme par train-kilomètre réel, qui est fixée par entente entre les deux Administrations et peut être révisée.

La Société nationale des chemins de fer français n'a à supporter aucune charge d'intérêts et d'amortissement pour des installations d'électrification de premier établissement faites en dehors du territoire français, mais il est entendu que les chemins de fer italiens de l'État font intervenir dans l'établissement de la dépense d'exploitation par train-kilomètre le prix de revient exact du kilowatt-heure à l'entrée du territoire français.

b) la Société nationale des chemins de fer français encaisse la totalité des recettes effectivement perçues afférentes à cette section, impôts compris, étant entendu qu'elle verse à son Gouvernement les impôts relatifs à ladite section et règle avec lui toute question s'y rattachant.

c) Il est entendu, d'ailleurs, que pendant tout leur séjour sur le territoire français, les mécaniciens et le personnel des trains italiens sont soumis aux lois et règlements concernant l'exploitation des chemins de fer français.

## Art. 3.

Les locaux affectés au service de la douane, de la Police et des Postes télégraphe et téléphone de la République italienne sont désignés par l'apposition des armes d'Italie.

## Art. 4.

A) Il est créée à Modane, une zone à l'intérieur de laquelle les Autorités italiennes ont le droit de contrôler les voyageurs et les marchandises passant la frontière.

Cette zone comprend:

- 1) un secteur déterminé de la gare comprenant les bureaux et les salles de contrôle et de visite de la police et de la douane italiennes;
- 2) les trains, ainsi que les portions de quai donnant accès à ces derniers et les sections de voie sur lesquelles ils stationnent, pendant tout le temps au cours duquel les marchandises contenues dans les wagons et les voyageurs y ayant pris place demeurent soumis au contrôle italien;
- 3) les convois franchissant la frontière dans les deux sens pendant la durée de leur déplacement entre cette dernière et la gare et vice versa;
- 4) les magasins ou portions de magasins réservés au service des douanes, pendant tout le temps au cours duquel les marchandises s'y trouvant demeurent soumises au contrôle italien.

B) A l'intérieur de la zone définie au paragraphe A précédent, les lois et règlements italiens régissant l'entrée, la sortie et le transit des personnes, des bagages, des marchandises et des capitaux sont intégralement applicables aux voyageurs, bagages, marchandises et capitaux à destination ou en provenance de l'Italie.

Les fonctionnaires et agents italiens peuvent notamment, dans cette zone, en ce qui concerne les voyageurs, bagages, marchandises et capitaux, et dans les cas prévus par les lois et règlements ci-dessus mentionnés, constater des infractions, procéder à des arrestations, effectuer des saisies, consentir des transactions sur les infractions constatées ou déférer celles-ci aux juridictions de leur Pays, retenir les marchandises, capitaux et bagages en garantie des amendes, sauf à en donner main-levée moyennant caution.

Les personnes arrêtées peuvent être transférées sur le territoire italien, en attendant qu'il soit statué légalement sur leur sort.

La douane italienne a également le droit de disposer des bagages, des marchandises et capitaux saisis, soit en vertu de la transaction passée avec le prévenu, soit en vertu d'un jugement définitif qui en aura prononcé la confiscation au profit de ladite douane. Ces bagages, marchandises et capitaux peuvent être, soit transportés en Italie, soit vendus sur place dans les conditions prévues par la réglementation française.

Lorsque l'application des lois douanières des deux Pays entraîne la saisie ou la retenue des mêmes bagages, marchandises et capitaux, la priorité appartient à l'autorité douanière du Pays exportateur.

C) La réglementation italienne est appliquée, dans les conditions précisées au paragraphe B précédent:

- 1) *A l'entrée en Italie*: Pour les voyageurs, à partir du moment où commence le contrôle de la police italienne ou la visite douanière italienne,

ou à partir du moment où un voyageur cherche à se soustraire à ce contrôle ou à cette visite; pour les bagages, marchandises et capitaux, à partir du moment où ceux-ci ont été déclarés à la douane italienne ou bien à partir du moment où on cherche à les soustraire à son action.

2) *A la sortie d'Italie*: Pour les voyageurs, jusqu'au moment où sont terminés le contrôle de la police italienne et la visite douanière italienne; pour les marchandises, jusqu'au moment où la sortie de la zone réputée italienne a été constatée.

Le contrôle de la police italienne et la visite douanière italienne s'effectuent avant ou après le contrôle de la police française et la visite douanière française suivant que les voyageurs ou les marchandises sont en provenance ou à destination de l'Italie. S'il est possible, ce contrôle et cette visite seront faits simultanément par les employés des deux États.

D) La voie ferrée entre Modane et la frontière est considérée comme route internationale soumise à la surveillance des douanes des deux Pays.

Les dispositions du paragraphe *B* ci-dessus, concernant les infractions aux lois et règlements italiens constatés par les fonctionnaires et agents de la douane italienne dans la zone réputée italienne exception faite de la disposition prévoyant le droit d'arrestation sont applicables aux infractions, aux lois de finance italienne constatées sur ladite voie par les fonctionnaires et agents susnommés.

#### Art. 5.

La fermeture et l'emploi des locaux affectés aux services italiens des douanes et de la police ainsi que leur surveillance par les agents de ces services, sont réglés et ordonnés exclusivement par l'Autorité italienne.

#### Art. 6.

Des magasins distincts sont affectés dans la gare de Modane aux marchandises importées en France et aux marchandises en voie d'importation en Italie.

Des dérogations au présent article peuvent être apportées après Accord entre les Administrations intéressées en ce qui concerne les marchandises circulant en Italie sous le régime de la grande vitesse.

#### Art. 7.

Le règlement de police pour le mouvement des marchandises à l'entrée et à la sortie des magasins et la fixation du délai accordé à cet effet sont concertés entre les Administrations des douanes respectives.

#### Art. 8.

La police intérieure de la gare de Modane est assurée par un poste d'agents français, lesquels prêteront leur concours à la requête des chefs de la police ou de la douane italiennes, sans que l'emploi de cette force armée auxiliaire puisse occasionner aucun frais au Gouvernement italien.

## Art. 9.

Les Administrations des chemins de fer française et italienne donneront à l'organisation de leur service à la gare de Modane toute l'extension que pourra exiger le trafic, et accorderont au public, dans ladite gare, toutes les facilités que lui assurent les cahiers des charges et règlements en vigueur sur le territoire français.

## Art. 10.

L'Administration des chemins de fer italiens de l'État chargée de l'exploitation de la section de ligne de Modane à la frontière est tenue de recevoir dans la gare de Modane et de transporter les voyageurs et les marchandises à destination de l'Italie, quelle que soit leur provenance, et, réciproquement, de recevoir dans ses gares d'Italie et de transporter à la gare de Modane les voyageurs et les marchandises quelle que soit en France leur destination définitive.

## Art. 11.

Les fonctionnaires et agents italiens ne relèvent que de l'Autorité italienne pour le service et la discipline dans la zone réputée italienne de Modane. Ils peuvent porter leur uniforme et leurs armes dans l'exercice de leurs fonctions.

## Art. 12.

Les ressortissants italiens attachés au service de la gare de Modane sont exemptés, en France, de toute contribution perçue pour le compte de l'État ou des collectivités locales dans la limite des revenus ou autres éléments imposables se rapportant à l'exercice de leurs fonctions.

Le matériel nécessaire aux services italiens dans la gare de Modane, aussi bien que les objets destinés à l'ameublement des employés et de leurs familles obligés de résider sur le territoire français sont, à leur entrée en France, exemptés des taxes de douane, sauf aux propriétaires à remplir les formalités prescrites, en pareil cas, par les règlements de la douane française.

La formalité du passeport n'est pas imposée, à leur entrée en France, aux fonctionnaires, agents et employés italiens de la gare de Modane ainsi qu'à leurs familles (conjoint, enfants mineurs, ascendants vivant sous leur toit). Il suffit qu'ils justifient de leur qualité.

Sont également exemptés de la formalité du passeport à leur entrée en France, et sous la même condition, les agents supérieurs du contrôle des douanes et de la police italiennes, les employés des chemins de fer italiens qui, n'ayant pas leur résidence fixe à Modane, auraient besoin de s'y rendre pour affaire de service, ainsi que les agents du Gouvernement chargés du service de la surveillance des chemins de fer italiens.

## Art. 13.

Les employés des douanes des deux États feront mutuellement et conjointement leurs efforts pour prévenir ou découvrir toute tentative de fraude ou de contrebande dans l'enceinte de la gare et se communiqueront réciproquement tous les renseignements de nature à intéresser le service.

Leurs rapports ont lieu sur le pied de l'égalité et leurs relations de service, dans le cas de communications directes, sont les mêmes qu'entre employés d'égale position d'un même Pays.

Art. 14.

Les bureaux de douane de Modane appartenant à chacun des deux États communiqueront, sans déplacements, en tout temps et sur première demande, aux employés supérieurs des douanes de l'autre État, les registres d'entrée et de sortie avec les pièces à l'appui.

Art. 15.

Les deux Gouvernements détermineront les opérations que leurs douanes à Modane seront respectivement autorisées à faire pour les marchandises.

Art. 16.

En matière d'infractions aux lois et règlements de douane italienne, commises dans la zone réputée italienne, les autorités compétentes françaises se chargeront, à la requête des Autorités italiennes, d'entendre des témoins, de procéder à des recherches ou informations et de notifier le résultat de ces démarches aux Autorités italiennes.

Lorsque les assignations et significations à prévenus ou à témoins seront nécessaires en France, la pièce émanant des juridictions italiennes ou des Autorités italiennes sera transmise directement ou par voie diplomatique, au Ministère public du lieu de la résidence et signifiée à personne, à sa requête, par les soins d'un officier compétent. Le Ministère public renverra au magistrat expéditeur l'original revêtu de son visa et constatant la notification dont les effets seront les mêmes que si elle avait eu lieu dans le Pays d'où émane l'acte ou le jugement.

Art. 17.

En ce qui concerne les délits et crimes commis dans la gare de Modane ou sur la voie, entre cette gare et la frontière franco-italienne et qui tombent sous l'application des lois et ordonnances françaises, la compétence des juridictions françaises est expressément réservée, même à l'égard de tout ressortissant ou agent italien.

Le droit de dresser des procès-verbaux, en vertu des lois françaises relatives à la police des chemins de fer, n'appartient, sur le territoire français, qu'aux agents français de la Société nationale des chemins de fer français, agréés par l'Administration française et dûment assermentés.

Art. 18.

Dans le cas où un fonctionnaire, agent ou employé italien, admis par son service à résider ou à pénétrer sur le territoire français, serait reconnu coupable de crime ou de délit, soit civil, soit politique, ou de simple contravention, le Gouvernement italien s'engage, à charge de réciprocité, à le remplacer immédiatement.

## Art. 19.

Les individus expulsés, escortés ou rapatriés par les Autorités italiennes ou françaises, par la gare de Modane, seront remis aux Autorités françaises ou italiennes de la dite gare.

Les individus expulsés du territoire français comme appartenant à l'Italie, et dont on n'aura pu reconnaître la qualité de citoyen de l'État auquel ils ont déclaré appartenir, seront renvoyés aux Autorités de police françaises. Réciproquement, les fonctionnaires et agents italiens seront tenus de recevoir les individus expulsés d'Italie comme français et qui n'auront pu être reconnus comme tels.

## Art. 20.

La correspondance télégraphique privée ou officielle à destination des Pays autres que l'Italie et la France est interdite entre les bureaux de chemins de fer italiens et français.

Ces télégrammes, pour être transmis d'un État à l'autre, sont expédiés par les stations de chemins de fer au Bureau gouvernemental établi pour chaque État, qui a seul droit de les transmettre par le moyen des fils gouvernementaux aux bureaux du Gouvernement de l'autre État.

Exceptionnellement, les agents des différents services publics accrédités par le Gouvernement italien à la gare de Modane peuvent transmettre et recevoir directement leurs correspondances administratives par les fils de chemin de fer sans l'intermédiaire des Bureaux de l'État. Ces correspondances sont considérées comme télégrammes intérieurs et ne figurent pas dans les comptes internationaux.

D'autre part, les deux Administrations des chemins de fer et leurs agents peuvent, sur les lignes exploitées par elles, faire usage gratuit du télégraphe pour les besoins du service dans ces mêmes lignes.

Toute autre correspondance privée ou officielle, en provenance de Modane doit être déposée pour taxation et transmission au bureaux français de Modane.

Les Administrations de télégraphes des États Contractants continuent à exercer sur le service télégraphique, dans le territoire qui leur appartient, tous les droits qui leur sont attribués par les lois en vigueur. Elles peuvent, en conséquence, établir toutes les prescriptions nécessaires pour l'accomplissement exact des dispositions qui précèdent.

## Art. 21.

La correspondance téléphonique officielle, privée, ou de service est établie conformément aux dispositions du Règlement téléphonique international.

## Art. 22.

Un câble est en service depuis 1936 entre Turin et Modane; il comporte 47 quarts en conducteurs de 11/10° et une paire en conducteurs de 14/10°, isolés au papier.

Chaque Gouvernement sur son territoire respectif en est propriétaire et chargé de l'entretien; toutefois les mesures de maintenance générale du câble sont organisées par les services du Gouvernement italien.

## Art. 23.

Les dépêches et correspondances échangées par les Administrations postales sont exemptes de toutes sortes de formalités de douanes.

Les agents de l'Administration des douanes surveillent le déchargement et le chargement des dépêches et des colis de la poste et les accompagnent du wagon d'arrivée au wagon de départ, mais ils ne peuvent pas les ouvrir ni les visiter.

S'il y a de graves soupçons d'infractions aux lois de la douane, les dits agents doivent accompagner les malles, les sacs et les paquets contenant les correspondances au bureau de poste, pour assister à leur ouverture, laquelle est toujours réservée aux employés de la poste.

## Art. 24.

Les Administrations des chemins de fer français et italiens faciliteront, par tous les moyens possibles, le transbordement des colis et des dépêches de la poste d'un train à l'autre. À cet effet, les trains, à l'arrivée, seront rapprochés, autant que possible, des trains de départ.

Sur la demande qui lui en sera faite, le personnel des chemins de fer devra aider au transbordement desdits colis et dépêches, moyennant la redevance qui sera fixée d'accord entre les Administrations des chemins de fer et l'Administration des postes.

## Art. 25.

Il est établi à Vintimille une gare qui est commune aux deux chemins de fer français et italiens et où sont installés les services de la douane, de la police et des postes, télégraphe et téléphone des deux Pays.

Le service technique de cette gare est fait par le personnel et sous la direction de l'Administration des chemins de fer italiens conformément aux conditions à régler de concert entre les deux Administrations française et italienne, et à défaut d'accord entre lesdites Administrations par les deux Gouvernements intéressés, mais chaque Administration a, à la gare de Vintimille, un agent distinct pour représenter spécialement ses intérêts commerciaux, tant vis-à-vis du public que vis-à-vis de l'autre Administration. Pour l'Administration italienne, cet agent peut être le chef de gare chargé de diriger le service technique commun aux deux Administrations.

L'Administration des chemins de fer italiens doit fournir, dans les conditions de son cahier des charges et sur la base d'une réciprocité parfaite, à l'Administration française, à la gare de Vintimille, les locaux nécessaires à l'installation des services de la douane, de la police et des postes, télégraphe et téléphone.

L'Administration du chemin de fer italien doit fournir à l'Administration du chemin de fer français, à la même gare, les locaux nécessaires pour l'abri de ses locomotives, de ses wagons et du personnel détaché dans cette gare pour les services spéciaux tels que traction, conduite des trains, service commercial, etc., etc., qui ne rentrent pas dans le service commun confié à l'Administration italienne.

Toutes les dépenses d'établissement de la gare de Vintimille sont à la charge de l'Administration italienne qui reçoit de l'Administration du chemin de fer français, à titre de loyer, l'intérêt à 5 pour cent des dépenses afférentes aux installations affectées au service exclusif de ce dernier chemin de fer et l'intérêt au même taux de la moitié des dépenses relatives aux installations affectées au service commun.

Les travaux reconnus de premier établissement sur la section de ligne de la frontière à Vintimille et dans la gare de Vintimille ne peuvent être exécutés qu'après approbation de l'Autorité compétente italienne conformément à la réglementation italienne. Les projets doivent être présentés à l'approbation par l'Administration des chemins de fer italiens. La dépense de ces travaux est à la charge de l'Administration des chemins de fer italiens, mais pour les travaux exécutés en gare de Vintimille, la Société nationale des chemins de fer français en paie le loyer dans les conditions fixées par l'alinéa ci-dessus.

Les frais d'exploitation des installations, y compris ceux afférents à l'électrification de la gare, avancés de même par l'Administration des chemins de fer italiens, sont partagés d'après les mêmes bases.

#### Art. 26.

La section de ligne de la frontière franco-italienne à Vintimille, la gare commune de Vintimille étant exclue, est exploitée exclusivement par la Société nationale des chemins de fer français aux conditions ci-après:

a) les chemins de fer italiens de l'État remboursent à la Société nationale des chemins de fer français les dépenses effectives pour l'exploitation qu'elle supporte pour cette section.

Pour l'application de cette disposition, les dépenses effectives pour l'exploitation sont évaluées forfaitairement à une somme par train-kilomètre réel qui est fixée par entente entre les deux Administrations et peut être révisée.

b) Les Chemins de fer italiens de l'État encaissent la totalité des recettes effectivement perçues afférentes à cette section, impôt compris, étant entendu qu'ils versent à leur Gouvernement les impôts relatifs à ladite section et règlent avec lui toute question s'y rattachant.

c) Il est entendu d'ailleurs, que pendant tout leur séjour sur le territoire italien, les mécaniciens et le personnel des trains français sont soumis aux lois et règlements concernant l'exploitation des chemins de fer italiens.

#### Art. 27.

Dans la gare de Vintimille, pour ce qui concerne les transports en petite vitesse, des magasins distincts sont affectés aux marchandises importées en Italie et à celles en voie d'importation en France, tandis que pour les marchandises transportées en grande vitesse, les opérations de douane s'effectuent dans un magasin unique, convenablement ménagé.

#### Art. 28.

Le Gouvernement italien garantit au Gouvernement français et le Gouvernement français garantit au Gouvernement italien en ce qui concerne la gare internationale de Vintimille et la section de ligne comprise entre cette gare et la frontière italo-française, toute la réciprocité des stipulations con-

tenues dans les articles 3 à 5 inclus et 7 à 24 inclus relatifs à la gare internationale de Modane et à la section de ligne comprise entre cette gare et la frontière franco-italienne.

Art. 29.

Chaque Gouvernement pourvoit au logement de son personnel attaché au service de la douane et de la Police dans les deux gares de Modane et de Vintimille.

Art. 30.

Les commissionnaires en douanes agréés de chaque Pays sont admis à intervenir pour autrui auprès des bureaux de l'autre Pays dans les gares de Modane et de Vintimille, en se soumettant aux lois et règlements de l'autre Pays.

Toutefois, le nombre des commissionnaires italiens admis à effectuer des opérations auprès des bureaux français ne peut pas dépasser celui des commissionnaires français et le nombre des commissionnaires français admis à effectuer des opérations auprès des bureaux italiens ne peut pas dépasser celui des commissionnaires italiens.

En tant que de besoin des accords pourront être pris entre les Administrations compétentes des deux Pays pour l'application du présent article.

Art. 31.

La présente Convention demeurera en vigueur pendant cinq ans, à partir du jour de l'échange des ratifications. Au-delà de cette période, elle continuera à être obligatoire tant que l'un des deux Gouvernements n'aura pas annoncé, six mois à l'avance, l'intention d'en faire cesser les effets.

Art. 32.

Sont maintenues toutes les dispositions de la Convention du 7 mai 1862 qui ne sont pas contraires aux précédentes stipulations.

Art. 33.

La présente Convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées, à Paris, aussitôt après l'accomplissement des formalités prescrites par les lois constitutionnelles des deux Pays Contractants.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires respectifs l'ont signée et y ont apposé leurs cachets.

FAIT à Rome, en double exemplaire, le 29 janvier 1951.

*Pour l'Italie*

SFORZA.

*Pour la France*

J. FOUQUES DUPARC.

PROCÈS-VERBAL DE LA SÉANCE DU 27 MAI 1950 ENTRE LES DÉLÉ-  
GATIONS ITALIENNE ET FRANÇAISE CONSACRÉE À LA CONVEN-  
TION RELATIVE AUX GARES INTERNATIONALES DE MODANE ET  
DE VINTIMILLE ET AUX SECTIONS DE CHEMINS DE FER COMPRISES  
ENTRE CES GARES ET LES FRONTIÈRES D'ITALIE ET DE FRANCE

Lors des négociations du mois de juin 1949 qui aboutirent à l'Accord sur la présente Convention, les Délégations des Gouvernements italien et français avaient constaté que le texte initial soumis au Gouvernement italien contenait à l'article 1, alinéa 7, la disposition suivante:

« Pour l'application de l'alinéa précédent, les dépenses s'entendent de leur valeur réelle de reconstruction pour les installations reconstruites ou modifiées postérieurement à juin 1940 ».

L'article 26 comportait une disposition réciproque en ce qui concerne la gare de VINTIMILLE.

Les Délégations française et italienne avaient été d'accord pour estimer que cette question devait faire l'objet d'une négociation directe entre les Administrations des chemins de fer intéressées avant que la Convention put entrer en vigueur.

Les deux Délégations, ayant pris connaissance du procès-verbal de la Conférence tenue à Rome du 12 au 17 janvier 1950 entre la Société nationale de chemins de fer français et les Chemins de fer italiens de l'État, qui, dans son point 1, a établi un Accord entre les deux organismes au sujet de la réévaluation des installations des gares communes de VINTIMILLE et de MODANE, prennent acte de l'arrangement ainsi intervenu. En conséquence elles reconnaissent que les conditions prévues par l'alinéa précédent pour l'entrée en vigueur de la Convention sont dûment remplies.

*Le Chef de la Délégation italienne*

PAOLO CORTESE

*Le Chef de la Délégation française*

PHILIPPE PERIER

Pour copie certifiée contorme à l'original.

Rome, le 20 janvier 1951.

*L'Ambassadeur de la République française en Italie*

J. FOUQUES DUPARC