

**REPORTS OF INTERNATIONAL  
ARBITRAL AWARDS**

---

**RECUEIL DES SENTENCES  
ARBITRALES**

**Affaire du chemin de fer de Barcs-Pakrac (Hongrie)**

5 octobre 1934

VOLUME III pp. 1569-1582



NATIONS UNIES - UNITED NATIONS  
Copyright (c) 2006

**XLI.**

**AFFAIRE DU CHEMIN DE FER DE BARCS-PAKRAC <sup>1</sup>**

---

**PARTIE : Hongrie.**

---

**COMPROMIS : Traité de Trianon, article 304.**

---

**ARBITRES : J. G. Guerrero (Salvador), René Mayer (France),  
A. Politis (Grèce).**

---

**SENTENCE : Paris, 5 octobre 1934.**

---

Article 304. — Traité de Trianon. — Commission pour exploitation d'un chemin de fer. — Succession d'États. — Traités. — Extinction. — Modifications à la suite d'un changement de conditions. — Demande d'expertise. — Frais d'arbitrage.

---

---

<sup>1</sup> Pour la bibliographie, l'index et les tables, voir la fin de ce volume.



**Compromis d'arbitrage.**

TRAITÉ DE TRIANON, ARTICLE 304.

[*Voir p. 1572.*]

RÉSOLUTION DU CONSEIL DE LA SOCIÉTÉ DES NATIONS  
EN DATE DU 17 JANVIER 1934.

« Le Conseil,

« Vu la pétition présentée en vertu de l'article 304 du Traité de Trianon par la Société anonyme du chemin de fer de Barcs-Pakrac, à Budapest, en date du 11 novembre 1932,

« Décide de procéder à la désignation d'arbitres chargés de statuer sur tous différends qui font obstacle à l'accord entre la Société demanderesse et les Etats territorialement intéressés.

« Le montant des indemnités des arbitres sera fixé par le Président du Conseil après consultation des parties. La répartition des avances de fonds nécessaires au fonctionnement du collège arbitral, ainsi que la répartition définitive de tous les frais, seront réglées par décision des arbitres.

« Sont désignés comme arbitres :

« S. E. M. J. G. GUERRERO, ancien Ministre des Affaires étrangères du Salvador, ancien vice-président de la Commission consultative et technique des communications et du transit de la Société des Nations, vice-président de la Cour permanente de Justice internationale;

« M. René MAYER, Maître des Requêtes honoraire au Conseil d'Etat de France, membre du Comité juridique permanent de la Commission consultative et technique des communications et du transit;

« M. A. POLITIS, ancien Directeur des Chemins de fer helléniques, ancien vice-président de la Commission consultative et technique des communications et du transit, conseiller technique à la Légation de Grèce à Paris. »

SENTENCE RENDUE LE 5 OCTOBRE 1934 PAR LES ARBITRES  
DÉSIGNÉS PAR RÉSOLUTION DU CONSEIL EN DATE DU  
17 JANVIER 1934

Nous, soussignés,

J. G. GUERRERO, ancien Ministre des Affaires étrangères du Salvador, ancien vice-président de la Commission consultative et technique des communications et du transit de la Société des Nations, vice-président de la Cour permanente de Justice internationale;

René MAYER, Maître des Requêtes honoraire au Conseil d'Etat de France, membre du Comité juridique permanent de la Commission consultative et technique des communications et du transit;

A. POLITIS, ancien Directeur des Chemins de fer helléniques, ancien vice-président de la Commission consultative et technique des communications et du transit, conseiller technique à la Légation de Grèce à Paris;

désignés par résolution du Conseil de la Société des Nations en date du 17 janvier 1934 comme arbitres chargés de statuer sur les différends qui feraient obstacle à l'accord entre la Société anonyme du chemin de fer Barcs-Pakrac, à Budapest, d'une part, la Hongrie et la Yougoslavie, Etats territorialement intéressés, d'autre part;

Vu l'article 304 du Traité de Trianon, portant que:

« En vue d'assurer la régularité de l'exploitation des réseaux ferrés de l'ancienne monarchie austro-hongroise concédés à des compagnies privées, et qui, en exécution des stipulations du présent traité, seraient situés sur le territoire de plusieurs Etats, la réorganisation administrative et technique desdits réseaux sera réglée, pour chaque réseau, par un accord passé entre la compagnie concessionnaire et les Etats territorialement intéressés;

« Les différends sur lesquels ne pourrait pas se faire l'accord, y compris toute question relative à l'interprétation des contrats concernant le rachat des lignes, seront soumis à des arbitres désignés par le Conseil de la Société des Nations. »

Vu la requête de la Société anonyme du chemin de fer Barcs-Pakrac, en date du 11 novembre 1932;

Vu le procès verbal de la soixante-dix-huitième session ordinaire du Conseil de la Société des Nations;

Vu les mémoires et documents produits devant nous, par la société requérante, d'une part, et notamment ses statuts, acte de concession et traité d'exploitation, par les Gouvernements hongrois et yougoslave, d'autre part;

Vu l'accord, signé à Rome le 29 mars 1923, entre la République d'Autriche, le Royaume d'Italie, le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes et la Compagnie des chemins de fer du Sud (Südbahn), avec l'intervention du Comité représentant les porteurs d'obligations émises par la même compagnie, pour la réorganisation administrative et technique du réseau de la Compagnie des chemins de fer du Sud;

Vu notre précédente décision, en date du 21 mars 1934, relative à l'évaluation des frais d'arbitrage et à la répartition provisoire des avances de fonds nécessaires;

Vu la décision du Président du Conseil de la Société des Nations, en date du 20 mars 1934, fixant, après consultation des parties, le montant des indemnités des arbitres;

Après avoir entendu, dans leurs observations, les représentants de la Société anonyme du chemin de fer Barcs-Pakrac, du Gouvernement royal hongrois et du Gouvernement royal de Yougoslavie;

Après en avoir délibéré;

Considérant que, par acte du Ministre royal hongrois des Travaux publics et des Communications en date du 9 mars 1884, le sieur Henri Beniès, auquel a été régulièrement substituée la société requérante, a été déclaré concessionnaire pour une durée de quatre-vingt-dix ans à dater du jour de l'ouverture à l'exploitation, soit du 4 novembre 1885 au 3 novembre 1975, d'un chemin de fer d'intérêt local de Barcs à Pakrac, ligne principale, avec

embranchements de Suhopolje à Slatina et de Bastiji à Zdenici; que, sur la longueur totale du réseau ainsi concédé, soit 128 kilomètres 794 mètres, la presque totalité, soit 127 kilomètres 147 mètres se trouve, en suite des remaniements territoriaux consécutifs au Traité de Trianon, sur le territoire yougoslave, une longueur de 1 kilomètre 647 mètres seulement demeurant, au nord de la Drave, en territoire hongrois pour aboutir à la gare de Barcs de l'ancienne Compagnie des chemins de fer du Sud;

Considérant que, par traité en date du 10 mai 1884, régulièrement approuvé par le Ministre royal hongrois des Travaux publics et des Communications, le concessionnaire a cédé à la Compagnie des chemins de fer du Sud l'exploitation du chemin de fer de Barcs-Pakrac et de ses embranchements, pour une durée égale à celle de la concession de ladite compagnie; que la compagnie exploitante devait recevoir à titre d'indemnité du concessionnaire, en vertu de l'article 7 dudit traité, 50% des recettes brutes annuelles du chemin de fer jusqu'à 600.000 florins monnaie autrichienne (*österreichische Währung*), 20% des recettes brutes comprises entre 600.000 et 900.000 florins, et, dans le cas où les recettes brutes annuelles dépasseraient 900.000 florins, 40% de ces recettes totales; que l'excédent accusé par le décompte annuel devait revenir au concessionnaire, lequel était en outre assuré de recevoir, en tout cas, une somme annuelle minima de 300.000 florins monnaie autrichienne, même si le décompte établi suivant les modalités précédentes faisait ressortir un produit moindre, cette somme minima devant être payée en espèces et par moitié les 20 juin et 20 décembre de chaque année; que sur la base de ces stipulations, la Société anonyme du chemin de fer Barcs-Pakrac avait pu se constituer par l'émission de 25.000 actions ordinaires de 400 couronnes nominal, et de 30.000 actions de priorité de même nominal, ce capital de 22 millions de couronnes ayant servi à l'établissement du chemin de fer dont il s'agit;

Considérant qu'en vertu du traité d'exploitation sus rappelé, la Compagnie des chemins de fer du Sud a conduit l'exploitation du chemin de fer Barcs-Pakrac jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1923, date de l'entrée en vigueur rétroactive de l'Accord de Rome, intervenu le 29 mars 1923 par application des articles 304 du Traité de Trianon et 320 du Traité de Saint-Germain, pour la réorganisation administrative et technique du réseau de la Compagnie des chemins de fer du Sud; qu'en vertu des stipulations dudit accord, l'Etat yougoslave a repris le 1<sup>er</sup> septembre 1923, par l'intermédiaire des Chemins de fer de l'Etat, l'exploitation des lignes de l'ancienne Compagnie des chemins de fer du Sud situées sur le territoire du Royaume de Yougoslavie;

Considérant que l'article 11 de l'Accord de Rome porte:

« 1<sup>o</sup> Tous les droits et tous les engagements de la Compagnie (des chemins de fer du Sud) en connexité avec l'exploitation du réseau, seront transférés à l'Etat exploitant à partir du commencement de l'exploitation en tant qu'il n'y a pas d'autres dispositions dans les articles suivants;

« 2<sup>o</sup> Les Etats seront également substitués à la Compagnie dans les contrats d'affermage et d'exploitation conclus par elle avec d'autres administrations de chemins de fer; »

Considérant qu'en exécution du § 2 précité de l'article 11 de l'Accord de Rome, l'Etat yougoslave a repris, comme substitué à l'ancienne Compagnie des chemins de fer du Sud, le 1<sup>er</sup> septembre 1923, avec effet rétroactif au 1<sup>er</sup> janvier de la même année, l'exploitation du chemin de fer Barcs-Pakrac et de ses embranchements, exploitation conduite par les Chemins de fer de

l'Etat yougoslave jusqu'en gare de Barcs sur territoire hongrois; que, le 1<sup>er</sup> juillet 1932, l'Etat hongrois a à son tour, conformément aux dispositions de l'Accord de Rome, repris l'exploitation du réseau hongrois de l'ancienne Compagnie des chemins de fer du Sud, sans que cette mesure ait d'ailleurs eu aucun effet sur l'exploitation du chemin de fer Barcs-Pakrac, qui a continué d'être assurée par les chemins de fer de l'Etat yougoslave;

Considérant que, depuis l'année 1923, l'accord n'a pu s'établir entre la société requérante et l'Etat yougoslave sur les relations financières à établir entre le concessionnaire et l'Etat exploitant; que la société requérante demande aux arbitres désignés par le Conseil de la Société des Nations, par application de l'article 304 du Traité de Trianon, pour statuer, à défaut d'accord, sur la réorganisation administrative et technique du chemin de fer Barcs-Pakrac, de reconnaître la validité entière à l'égard de l'Etat yougoslave des clauses du traité d'exploitation qui le liait à l'ancienne Compagnie des chemins de fer du Sud, et notamment de l'article 7 dudit traité, qui fixe les sommes revenant à l'exploitant et au concessionnaire; qu'elle demande en outre aux arbitres de décider que les sommes ainsi calculées devront, en ce qui la concerne, être exprimées en monnaie-or, à la parité-or des couronnes autrichiennes d'avant guerre, de même que les sommes en capital devant éventuellement servir de base au rachat de son réseau; qu'elle conclut au versement avec intérêts échelonnés des sommes qu'elle aurait dû sur ces bases recevoir chaque année depuis 1923 de l'Etat yougoslave et qu'elle sollicite du collègue arbitral le règlement de toutes les mesures que comporte la réorganisation administrative et technique de son réseau, aujourd'hui situé sur le territoire de deux Etats, et notamment l'établissement de toutes les dispositions nécessaires à l'observation dans l'avenir par les Etats hongrois et yougoslave des obligations que leur impose l'article 11, § 2, de l'Accord de Rome;

Considérant qu'à l'encontre de ces prétentions le Gouvernement royal de Yougoslavie fait valoir l'impossibilité d'appliquer, sans procéder à sa révision, le traité d'exploitation conclu à l'origine de la concession et à une époque où les bouleversements causés par la guerre et ses conséquences en Europe centrale ne pouvaient être prévus dans la commune intention des parties; qu'il excipe également de la diminution de la valeur du chemin de fer en cause et de l'augmentation considérable des frais d'exploitation imposés à l'Etat yougoslave, pour conclure à l'impossibilité d'envisager la rémunération sur la base-or du capital de la société requérante et à la fixation par les arbitres d'un nouveau statut financier valable entre la société requérante et l'Etat yougoslave et ce, depuis l'exercice 1923 dans lequel l'Etat yougoslave a repris l'exploitation du chemin de fer Barcs-Pakrac;

Considérant enfin que le Gouvernement royal hongrois, tout en s'associant d'une manière générale aux conclusions de la société requérante, fait valoir que l'Etat hongrois, qui n'a jamais accompli acte d'exploitant sur le chemin de fer dont il s'agit, est en réalité étranger au litige actuel, dont il ne saurait supporter ni la responsabilité ni les frais;

Considérant qu'il y a lieu pour les arbitres, aux termes mêmes de l'article 304 du Traité de Trianon, de procéder, dans leur sentence, à un règlement définitif et d'ensemble des questions soulevées par la requête de la Société au Conseil de la Société des Nations, et à cet effet:

1° De régler les droits de la société requérante pour la période s'étendant du début de l'exercice 1923 jusqu'à la fin de l'exercice 1934;

2° De fixer les droits respectifs du concessionnaire et de l'Etat exploitant pour l'avenir et à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1935, ainsi que toutes

mesures nécessaires à la réorganisation administrative et technique, au sens de l'article 304 du Traité de Trianon, du réseau concédé à la société requérante;

3° D'interpréter, conformément au deuxième alinéa du même article, les dispositions contractuelles concernant le rachat des lignes, et de décider, le cas échéant, les modalités éventuelles de ce rachat;

*En ce qui concerne l'interprétation de l'article II, § 2, de l'Accord de Rome et la validité des dispositions du traité d'exploitation du 10 mai 1884;*

Considérant que, par les dispositions de l'article 11, § 2, de l'Accord de Rome, l'Etat yougoslave, qui était déjà devenu, par l'effet des traités de paix, Etat concédant vis-à-vis de la Société anonyme du chemin de fer Barcs-Pakrac pour la presque totalité des lignes de son réseau, s'est trouvé investi d'une autre qualité, comme substitué à l'exploitant de ce chemin de fer et lié dès lors à la société requérante par des liens de droit distincts de ceux qui résultent de l'acte de concession; que cette substitution, dont la société requérante peut se prévaloir à l'encontre de l'Etat yougoslave, ne saurait toutefois avoir eu pour effet de placer ce dernier dans l'obligation d'exécuter, sans aucune modification, l'entière des clauses du traité d'exploitation dans leur lettre et teneur; que si, en effet, la société requérante est fondée à soutenir que l'économie générale de sa situation contractuelle antérieure à la guerre devait être respectée par l'Etat yougoslave et doit être rétablie par les arrangements nouveaux à intervenir, et si, notamment, les sommes minima en argent que le concessionnaire doit recevoir en tout état de cause doivent rester indépendantes des résultats de l'exploitation du chemin de fer, il ne s'ensuit nullement que ces sommes doivent continuer à être calculées de la même manière que celle fixée au traité d'exploitation du 10 mai 1884;

Considérant en effet, d'une part, que si ce traité doit être respecté dans ses lignes générales, on ne saurait envisager son application littérale sans méconnaître la situation née de la guerre 1914-1918, et de ses suites politiques et économiques, des traités de paix, notamment de l'article 304 du Traité de Trianon, sans méconnaître enfin l'étendue des pouvoirs des arbitres dont ce texte prévoit l'intervention; que ceux-ci doivent apporter à la situation contractuelle en cause les modifications que les événements survenus depuis 1918, imprévisibles dans la commune intention des parties lors de la conclusion du traité d'exploitation, ont rendus nécessaires; qu'ils doivent tenir compte du relèvement certain du coefficient d'exploitation des chemins de fer, dont on ne saurait faire abstraction en procédant à la révision d'un contrat semblable, des autres conséquences onéreuses de la guerre et de ses suites dans l'ordre économique en Europe centrale, des bouleversements d'ordre financier et monétaire qui en sont enfin résultés, et des altérations sensibles que ces bouleversements eux-mêmes ont apportées à la capacité de paiement des Etats;

Considérant, d'autre part, que si l'article II, § 2, de l'Accord de Rome a ainsi assuré à la Société du chemin de fer Barcs-Pakrac le bénéfice du maintien à son profit de toutes les dispositions du traité d'exploitation dont l'exécution, après révision contractuelle ou arbitrale, n'est pas incompatible avec la situation née de la guerre, des traités et des dispositions mêmes de l'Accord de Rome concernant la réorganisation administrative et technique du réseau de l'ancienne Compagnie des chemins de fer du Sud, on ne saurait perdre de vue que par l'effet de cette disposition, favorable à la société requérante, un Etat est devenu l'exploitant de son chemin de fer aux lieu et place



d'une compagnie privée; que cette différence dans la nature juridique de la personne morale exploitant le chemin de fer entraîne certaines conséquences dont les arbitres, à défaut de l'accord nouveau auquel l'article 11, § 2, de l'Accord de Rome ouvrirait la voie après avoir posé le principe qu'il énonce, doivent tenir compte dans leurs décisions concernant la réorganisation administrative et technique du chemin de fer Barcs-Pakrac; que la substitution ordonnée par l'article 11, § 2, doit être entendue en ce sens que l'Etat yougoslave, réunissant, comme il a été dit ci-dessus, les deux qualités de concédant et d'exploitant du chemin de fer, est devenu débiteur envers la société requérante d'une redevance pour l'usage des lignes, de leurs dépendances et accessoires, et ce, par analogie avec les dispositions de l'article 15 de l'Accord de Rome fixant les obligations de l'Etat qui entreprendra lui-même l'exploitation des lignes de l'ancienne Compagnie des chemins de fer du Sud; que le règlement par les arbitres de cette redevance, de son montant et de ses modalités de calcul et de paiement, doit remplacer les clauses de partage des recettes et de garantie minima figurant à l'article 7 du Traité d'exploitation du 10 mai 1884;

Considérant, par contre, que l'Etat yougoslave, en reprenant comme il y était tenu par l'article II, § 2, précité de l'Accord de Rome les contrats d'exploitation conclus par l'ancienne Compagnie des chemins de fer du Sud avec d'autres administrations de chemins de fer, contractait vis-à-vis de ces dernières des obligations distinctes qui s'opposaient à une incorporation pure et simple des réseaux appartenant à ces administrations dans le réseau des chemins de fer de l'Etat yougoslave; qu'au nombre de ces obligations figure celle, résultant du traité d'exploitation conclu par la société requérante, de tenir un compte séparé d'exploitation ou tout au moins un compte des recettes de toute nature revenant au chemin de fer Barcs-Pakrac et de présenter au concessionnaire des décomptes annuels desdites recettes, pour servir de base à la liquidation des rapports financiers entre le concessionnaire et l'exploitant;

Considérant, en résumé, que les dispositions contractuelles qui liaient avant la guerre la société requérante à l'ancienne Compagnie des chemins de fer du Sud, et qui ne peuvent être déclarées ni totalement invalidées par la cessation de l'exploitation de cette dernière ni davantage totalement valides et exécutoires par l'Etat yougoslave en vertu de la substitution opérée par l'Accord de Rome, doivent être revisées en vue, d'une part, d'apporter à ces dispositions les modifications que les événements survenus depuis vingt ans, imprévisibles dans la commune intention des parties à l'origine de l'exploitation, ont rendues nécessaires, d'autre part de maintenir à l'exploitation du chemin de fer Barcs-Pakrac le caractère d'exploitation distincte d'un chemin de fer appartenant à un tiers, tout en aménageant les règles définies à cette fin pour tenir compte du fait qu'à un exploitant privé a succédé un Etat qui a repris cette exploitation comme accessoire de la gestion directe par ses chemins de fer d'Etat du réseau yougoslave de l'ancienne Compagnie des chemins de fer du Sud;

*En ce qui concerne le règlement de la période : 1<sup>er</sup> janvier 1923 au 31 décembre 1934;*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'Etat yougoslave s'est abstenu, contrairement aux obligations qui découlaient pour lui de l'article 11, § 2, de l'Accord de Rome, et définies ainsi qu'il vient d'être dit ci-dessus, de tenir un compte spécial d'exploitation, ou tout au moins un décompte des recettes revenant au réseau du chemin de fer Barcs-Pakrac, ce qu'il aurait

pu faire eu égard à l'organisation de l'ancienne Compagnie des chemins de fer du Sud et à la pratique antérieure de l'administration de ladite compagnie; que, dans cette situation, la société requérante conteste les chiffres produits par le Gouvernement royal de Yougoslavie devant les arbitres comme représentant le montant des recettes du réseau Barcs-Pakrac pour les années 1923 à 1933 inclusivement; que ses réserves portent tant sur les données qui ont servi à l'évaluation du volume du trafic voyageurs et marchandises ayant circulé sur la ligne ainsi qu'à la classification des marchandises, que sur les parcours moyens retenus comme base des calculs et sur les produits moyens du kilomètre-voyageur et de la tonne-kilomètre déterminés à l'aide des données qui précèdent, le traité d'exploitation lui conférant d'après elle le droit de voir attribuer au chemin de fer dont elle est concessionnaire les recettes provenant de l'application du tarif local au trafic effectif des lignes de son réseau; et qu'elle a conclu devant les arbitres à ce qu'une expertise portant sur une des années de la période considérée, prise comme témoin, permette de redresser les évaluations présentées par le Gouvernement royal de Yougoslavie, et de déterminer ainsi avec plus d'exactitude les recettes du chemin de fer pendant ladite période, afin de donner une base solide au calcul de l'indemnité à laquelle elle a droit;

Considérant, sur la demande d'expertise, que le défaut de la tenue d'un compte spécial des recettes du réseau Barcs-Pakrac, et, par suite, l'absence dans les gares et services des documents comptables nécessaires à la reconstitution d'un tel compte, conférerait à toute expertise un caractère inévitablement aléatoire que ne pourrait effacer ni sa durée ni le soin avec lequel il y serait procédé; que la société requérante s'en rend d'ailleurs compte elle-même, puisqu'au lieu de demander que la mission des experts porte sur la reconstitution des recettes revenant au réseau pour la période 1923-1934, elle ne sollicite cette expertise que pour rétablir les résultats d'une seule année et dégager de là un ou plusieurs coefficients servant à corriger pour l'ensemble de la période considérée les évaluations produites par le Gouvernement royal de Yougoslavie, obtenues par une méthode différente, et que ce procédé donnerait encore, en admettant même qu'il puisse aboutir pratiquement, des résultats aléatoires; qu'enfin, les modifications que l'appréciation souveraine des arbitres va apporter dans l'attribution à la société requérante, en vertu des principes ci-dessus rappelés et par modification aux clauses primitives du traité d'exploitation, d'une quote-part des recettes brutes, enlève, en ce qui regarde l'apurement du passé, ce qui resterait d'intérêt à une détermination plus exactement approchée des recettes du réseau Barcs-Pakrac pendant la période 1923-1934;

Considérant dès lors qu'il n'y a pas lieu pour les arbitres d'ordonner l'expertise sollicitée; que, tenant compte des principes dégagés ci-dessus, ils possèdent dans les documents de l'instruction, dans les évaluations et observations produits de part et d'autre au cours des débats, des éléments d'appréciation suffisants pour, eu égard à l'ensemble des circonstances de l'affaire, fixer pour la période s'étendant du 1<sup>er</sup> janvier 1923 au 31 décembre 1934 une indemnité revenant à la société requérante à titre de redevance pour l'usage des lignes et de leurs dépendances par l'Etat yougoslave, en y comprenant toutes réclamations quelconques de ladite société et les intérêts courus pour les versements arriérés jusqu'au 31 décembre 1934, et compte tenu, par contre, des versements opérés par l'Etat yougoslave à la Société, pour un montant total de 7 millions de dinars, à des dates qui ne sont plus contestées devant les arbitres, la Société étant enfin exonérée de tout verse-

ment ou de toute dette du chef des dépenses d'établissement ou de travaux complémentaires effectués sur le réseau Barcs-Pakrac dans la période considérée; qu'il sera fait de ladite indemnité une équitable évaluation en la fixant à la somme de trois millions sept cent quatre-vingt mille quatre cent quarante-quatre francs-or (3.780.444 francs), le franc-or s'entendant de la monnaie d'or du poids et du titre de l'Union latine (Convention du 6 novembre 1885), c'est-à-dire la vingtième partie d'une pièce d'or pesant 6 grammes 45161, au titre de 900 millièmes d'or fin;

*En ce qui concerne le règlement de la période postérieure au 1<sup>er</sup> janvier 1935;*

*Sur la réorganisation administrative et technique du réseau de la Société anonyme du chemin de fer Barcs-Pakrac;*

Considérant qu'il n'est pas allégué que l'exploitation actuelle du réseau, et notamment l'exploitation de bout en bout de la ligne Barcs-Pakrac, conduite par les Chemins de fer de l'Etat yougoslave jusque sur le territoire hongrois ait donné lieu à des difficultés quelconques; qu'il y a donc lieu de la maintenir, les droits du Gouvernement royal hongrois, en cas de rachat, étant réservés ainsi qu'il sera dit ci-dessous; qu'il y a lieu seulement de préciser que l'Etat yougoslave ne pourra, jusqu'à la fin de la concession, obliger la société requérante à reprendre elle-même l'exploitation du chemin de fer, et que, au cas où l'Etat yougoslave viendrait à user de la faculté que lui réserve l'article 13, § 4, de l'Accord de Rome, de restituer à la Compagnie des chemins de fer Danube-Save-Adriatique (ancienne Compagnie des chemins de fer du Sud) l'exploitation de sa ligne, ladite compagnie sera substituée à l'Etat yougoslave dans l'exploitation du chemin de fer Barcs-Pakrac et dans les obligations de cet Etat vis-à-vis de la société requérante du chef de la redevance due à cette dernière pour l'usage de son réseau et ce, à partir du jour de la remise des lignes à la Compagnie des chemins de fer Danube-Save-Adriatique;

*Sur la redevance due à la société requérante pour l'usage du chemin de fer Barcs-Pakrac et de ses dépendances;*

Considérant que, ainsi qu'il a été dit ci-dessus, les dispositions de l'article 11, § 2, de l'Accord de Rome obligent l'Etat yougoslave à tenir un compte séparé des recettes brutes du chemin de fer Barcs-Pakrac, sous déduction de l'impôt sur les transports; que si l'article 4 du traité d'exploitation du 10 mai 1884 prévoit que les tarifs et leurs conditions d'application sont fixés par l'acte de concession, l'accord du concessionnaire étant nécessaire pour décider des réductions tarifaires, cette disposition ne saurait plus être appliquée à l'Etat yougoslave exploitant le chemin de fer Barcs-Pakrac moyennant le paiement d'une redevance pour son usage, et que le droit d'établir des tarifs locaux ou directs appartient à cet Etat dans le territoire duquel la presque totalité du réseau en cause est située; mais que, quels que soient les tarifs édictés par l'Etat yougoslave et perçus par lui du public, il ne saurait, dans ses relations financières avec la société concessionnaire, incorporer purement et simplement pour ce qui regarde la détermination des recettes servant de base à la redevance due à ladite société, les parcours effectués sur le chemin de fer Barcs-Pakrac dans l'ensemble des parcours effectués sur les chemins de fer yougoslaves; que la Société requérante est fondée à demander que, pour l'établissement du décompte des recettes ci-dessus définies, lequel devra être communiqué au plus tard le 30 juin de l'année suivant la clôture de chaque exercice d'exploitation, à la représen-

tation légale que la société requérante sera tenue d'établir en Yougoslavie, les parcours voyageurs et les expéditions de marchandises de toute nature soient taxés sur son réseau, d'après le tarif local édicté par l'Etat yougoslave, pour la distance effectivement parcourue sur ledit réseau, rien ne s'opposant d'ailleurs à ce que, en vertu d'un arrangement à intervenir ultérieurement entre l'administration compétente de l'Etat yougoslave et la société requérante, l'établissement de ce décompte annuel soit facilité par l'adoption de formules forfaitaires de répartition des recettes;

Considérant qu'il sera fait une équitable appréciation des circonstances de l'affaire en fixant à 22,5% des recettes brutes du chemin de fer Barcs-Pakrac résultant des décomptes établis comme il a été dit ci-dessus la redevance annuelle que l'Etat yougoslave devra verser à la société requérante pour l'usage du chemin de fer et de ses dépendances, sans que, toutefois, ladite redevance annuelle puisse être inférieure à deux cent dix-huit mille sept cents francs-or (218.700 francs), le franc-or étant défini comme ci-dessus, étant précisé, d'une part, que l'Etat exploitant devra conserver à sa charge les dépenses d'établissement, de travaux complémentaires ou de renouvellement du chemin de fer; d'autre part, que si la quotité des impôts sur les transports en Yougoslavie vient à varier postérieurement à la date de la présente sentence, le pourcentage de 22,5% sera modifié de manière que le rapport de ce pourcentage aux recettes d'ensemble (y compris l'impôt sur les transports) reste le même qu'il était avant cette modification;

Considérant enfin, en ce qui regarde les transports de la poste, que le concessionnaire a été dispensé par le § 10 de l'acte de concession de l'obligation d'effectuer gratuitement lesdits transports, ceux-ci devant payer une taxe à convenir entre l'Administration des postes et l'entreprise du chemin de fer; que si la société requérante est fondée à se prévaloir de cette disposition contractuelle, elle ne saurait par contre exciper vis-à-vis de l'Etat yougoslave du régime des transports postaux tel qu'il était fixé, avant la guerre, par ses arrangements avec l'Administration des postes hongroises; qu'il y a lieu de décider sur ce point qu'une convention devra intervenir entre l'Administration des postes yougoslaves, les Chemins de fer de l'Etat et la société requérante, à l'effet de fixer la taxe des transports postaux, dont le produit devra figurer parmi les recettes faisant l'objet des décomptes annuels entre l'Etat et la Société;

*En ce qui concerne le rachat du chemin de fer Barcs-Pakrac;*

Considérant que l'Accord de Rome, qui a substitué les Etats ayant repris l'exploitation des lignes de l'ancienne Compagnie des chemins de fer du Sud dans les droits et obligations nés pour celles-ci des contrats d'affermage et d'exploitation qu'elle avait passés avec d'autres administrations de chemins de fer, a également stipulé, dans son article 2, qu'aucun des Etats intéressés ne pourra exercer sur les lignes de ladite compagnie le droit de rachat pendant la durée de l'Accord, c'est-à-dire jusqu'au 31 décembre 1968, date à laquelle prenait fin le traité d'exploitation conclu entre la Compagnie des chemins de fer du Sud et la société requérante, que, dans ces conditions, le rachat ne s'imposant nullement dans l'espèce au point de vue de la réorganisation administrative et technique, et la société requérante étant dès lors fondée à soutenir qu'il doit lui être donné la possibilité d'améliorer dans l'avenir sa situation au cas d'un développement favorable des recettes du chemin de fer, afin de compenser le cas échéant une partie des sacrifices que lui impose le partage entre le concessionnaire et l'exploitant des conséquences onéreuses de la guerre et de la crise économique actuelle, il y a lieu

de décider que l'Etat hongrois et l'Etat yougoslave ne pourront, jusqu'au 31 décembre 1968, racheter le chemin de fer Barcs-Pakrac; que si, à cette époque ou dans la période s'étendant depuis cette date jusqu'au 4 novembre 1975, date de la fin de la concession dudit chemin de fer, l'Etat yougoslave décide de procéder au rachat, l'Etat hongrois sera tenu de racheter également la partie du réseau situé sur son territoire, en subrogeant dans tous ses droits de propriété sur cette section de ligne l'Etat yougoslave, à charge par ce dernier de payer à la société requérante la totalité de l'annuité de rachat;

Considérant que pour fixer les conditions de ce rachat éventuel, les arbitres ne sont liés ni par les clauses de la législation hongroise d'avant guerre ni par les dispositions contractuelles applicables à l'origine au chemin de fer Barcs-Pakrac, qu'il est équitable de décider que l'annuité de rachat sera, s'il y est procédé, égale à la moyenne des redevances annuelles revenant à la Société pour les cinq meilleures des sept dernières années entières ayant précédé la date du rachat;

*En ce qui concerne le mode de paiement de l'indemnité revenant à la société requérante pour la période du 1<sup>er</sup> janvier 1923-31 décembre 1934, et le mode de règlement de la redevance annuelle;*

Considérant, sur le premier point, que dans les circonstances de l'affaire, il y a lieu de décider que l'indemnité ci-dessus arbitrée à trois millions sept cent quatre-vingt mille quatre cent quarante-quatre francs-or (3.780.444 francs), sera transformée au taux de 3,50% l'an en quarante et une annuités de cent soixante-quatorze mille six cent cinquante-six francs-or chacune (174.656 francs), le premier paiement ayant lieu de 31 décembre 1934 et le dernier le 31 décembre 1974;

Considérant, sur le second point, que l'Etat yougoslave devra verser par moitié, les 20 juin et 20 décembre de chaque année, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1935, à la société requérante, la redevance minima de deux cent dix-huit mille sept cents francs-or (218.700 francs), le surplus, s'il y a lieu, étant versé après l'établissement des décomptes annuels et au plus tard le 30 septembre de l'année suivant la clôture de l'exercice d'exploitation;

*En ce qui concerne les frais d'arbitrage;*

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, il y a lieu de répartir par moitié entre l'Etat yougoslave et la société requérante les frais d'arbitrage liquidés ainsi qu'il est dit en annexe, le Gouvernement royal hongrois étant ensuite restitué de l'avance de fonds prescrite à sa charge par notre décision susvisée du 21 mars 1934;

PAR CES MOTIFS AVONS RENDU LA SENTENCE SUIVANTE:

*Article premier.*

Le Royaume de Yougoslavie paiera à la Société anonyme du chemin de fer Barcs-Pakrac, à Budapest, quarante et une annuités de cent soixante-quatorze mille six cent cinquante-six francs-or chacune (174.656 francs), le franc-or s'entendant de la monnaie d'or du poids et du titre de l'Union latine (Convention du 6 novembre 1885), c'est-à-dire la vingtième partie d'une pièce d'or pesant 6 grammes 45161, au titre de 900 millièmes d'or fin.

Ces paiements auront lieu, sans qu'il soit besoin de demande ou de mise en demeure de la part de la Société, le 31 décembre de chaque année, le premier paiement ayant lieu le 31 décembre 1934.

*Article 2.*

Le Royaume de Yougoslavie paiera à la Société anonyme du chemin de fer Barcs-Pakrac, pour l'usage dudit chemin de fer et de ses dépendances, une redevance annuelle égale à 22,5% des recettes brutes d'exploitation dudit chemin de fer, telles qu'elles résulteront des décomptes annuels communiqués, dans les six mois qui suivront la clôture de l'exercice, à la représentation légale que la Société sera tenue d'établir en Yougoslavie.

Cette redevance annuelle ne pourra en aucun cas être inférieure à deux cent dix-huit mille sept cents francs-or (218.700 francs). Cette redevance minima sera payée par moitié les 20 juin et 20 décembre de chaque année. Le surplus, si le décompte en fait ressortir un, devra être versé avant le 30 septembre de l'année qui suivra la clôture de l'exercice considéré.

Pour l'établissement de ces décomptes annuels, les parcours voyageurs et les expéditions de marchandises de toute nature seront taxés, sur le réseau du chemin de fer Barcs-Pakrac, d'après le tarif local édicté par l'Etat yougoslave pour la distance effectivement parcourue sur ce réseau.

Au cas où la quotité de l'impôt sur les transports en Yougoslavie varierait postérieurement à la date de la présente sentence, le pourcentage de 22,5% sera modifié de manière que le rapport de ce pourcentage aux recettes d'ensemble (y compris l'impôt sur les transports) reste le même qu'il était avant cette modification.

*Article 3.*

L'Etat yougoslave, exploitant le réseau du chemin de fer Barcs-Pakrac, conservera à sa charge les dépenses de premier établissement, de travaux complémentaires et de renouvellement qu'il jugerait nécessaire d'effectuer sur le chemin de fer.

*Article 4.*

Il est déclaré qu'une convention devra intervenir entre l'Administration des postes yougoslaves, les Chemins de fer de l'Etat yougoslave et la Société anonyme du chemin de fer Barcs-Pakrac, à l'effet de fixer la taxe des transports postaux sur ledit chemin de fer, dont le produit devra figurer aux décomptes annuels des recettes d'exploitation visés à l'article 2 ci-dessus.

*Article 5.*

L'Etat yougoslave ne pourra, jusqu'à la fin de la concession du chemin de fer Barcs-Pakrac, obliger la société requérante à reprendre elle-même l'exploitation du chemin de fer.

Au cas où l'Etat yougoslave userait de la faculté que lui réserve l'article 13, § 4, de l'Accord de Rome, de restituer à la Compagnie des chemins de fer Danube-Save-Adriatique (ancienne Compagnie des chemins de fer du Sud) l'exploitation de ses lignes, ladite compagnie sera substituée à l'Etat yougoslave dans l'exploitation du chemin de fer Barcs-Pakrac et devra payer en ses lieu et place la redevance due à la requérante et fixée à l'article 2 ci-dessus.

*Article 6.*

L'Etat hongrois et l'Etat yougoslave ne pourront, avant le 31 décembre 1968, procéder au rachat du chemin de fer Barcs-Pakrac.

Si, entre cette date et la fin de la concession, l'Etat yougoslave décide de procéder au rachat, l'Etat hongrois devra également racheter la section de ligne située sur son territoire en subrogeant dans ses droits l'Etat yougoslave, à charge par ce dernier de payer l'intégralité de l'annuité de rachat.

Cette annuité sera égale à la moyenne des redevances annuelles revenant à la société requérante en vertu de l'article 2 ci-dessus dans les cinq meilleures des sept dernières années entières ayant précédé la date du rachat.

*Article 7.*

Le surplus des conclusions de la requête de la Société anonyme du chemin de fer Barcs-Pakrac est rejeté.

*Article 8.*

Les frais d'arbitrage liquidés, ainsi qu'il est dit en annexe, seront supportés par moitié par le Gouvernement royal de Yougoslavie et par la Société anonyme du chemin de fer Barcs-Pakrac.

*Article 9.*

La présente sentence arbitrale sera notifiée au Gouvernement royal de Hongrie, au Gouvernement royal de Yougoslavie et à la société requérante par le secrétaire du collège arbitral. L'original en sera remis au Secrétaire général de la Société des Nations pour être conservé par lui.

FAIT à Paris, le cinq octobre mil neuf cent trente-quatre.

(Signé) J. G. GUERRERO, A. POLITIS, MAYER.

**Annexe.**

Les frais auxquels a donné lieu la sentence arbitrale rendue le 5 octobre 1934 sont liquidés à francs suisses vingt-deux mille neuf cent soixante-treize, 65 centimes (22.973,65). Ce montant comprend l'indemnité des arbitres fixée à francs suisses vingt mille (20.000).

Lesdits frais seront supportés par moitié par le Gouvernement royal de Yougoslavie et par la Société anonyme du chemin de fer Barcs-Pakrac, ainsi que le prévoit l'article 8 du dispositif de la sentence précitée.

Le Gouvernement royal hongrois sera restitué de l'avance de fonds prescrite à sa charge par notre décision du 21 mars 1934.

FAIT à Paris, le cinq octobre mil neuf cent trente-quatre.

(Signé) J. G. GUERRERO, A. POLITIS, MAYER.

---