

**REPORTS OF INTERNATIONAL  
ARBITRAL AWARDS**

**RECUEIL DES SENTENCES  
ARBITRALES**

**Affaire du chemin de fer de Sopron-Kőszeg (Compagnie du chemin de fer vicinal  
de Sopron-Kőszeg contre Autriche et Hongrie)**

18 juin 1929

VOLUME II pp. 961-973



NATIONS UNIES - UNITED NATIONS  
Copyright (c) 2006

**XXV.**

**AFFAIRE DU CHEMIN DE FER DE SOPRON-KÖSZEG<sup>1</sup>**

**PARTIES:** *Compagnie du chemin de fer vicinal de Sopron-Köszeg  
contre Autriche et Hongrie.*

---

**COMPROMIS:** *Décision du Conseil de la Société des Nations en  
date des 8 et 26 septembre 1928.*

---

**ARBITRES:** *J. G. Guerrero (Salvador), J. Kalf (Pays-Bas), R. Mayer  
(France).*

---

**SENTENCE:** *Paris, 18 juin 1929.*

---

Traité de Saint-Germain (article 320). — Effet du changement de nationalité d'un territoire sur les droits résultant d'un acte de concession. — Règle du droit des gens. — Traité d'exploitation. — Validité des contrats conclus avant la guerre. — Modification à leur apporter. — Rachat du chemin de fer. — Annuité. — Évaluation.

---

---

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



### Compromis.

#### TRAITÉ DE SAINT-GERMAIN, ARTICLE 320.

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 États, la réorganisation administrative et technique des dits réseaux sera réglée, pour chaque réseau, par un accord passé entre la compagnie concessionnaire et les États territorialement intéressés.

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

Pour la Compagnie du chemin de fer du Sud de l'Autriche, cet arbitrage pourra être demandé, soit par le Conseil d'administration de la Compagnie, soit par le Comité représentant les porteurs d'obligations.

---

#### TRAITÉ DE TRIANON, ARTICLE 304.

*[Article identique à l'article 320 du Traité de Saint-Germain ci-dessus.]*

---

#### RÉSOLUTION DU CONSEIL DE LA SOCIÉTÉ DES NATIONS EN DATE DU 26 SEPTEMBRE 1928.

Le Conseil a adopté, le 8 septembre 1928, la résolution suivante:

« Le Conseil,

« Vu la requête de la Compagnie du chemin de fer vicinal de Sopron-Kőszeg, en date du 20 juin 1927, à laquelle se joint le Gouvernement autrichien,

« Décide, en vertu des dispositions des articles 320 du Traité de Saint-Germain et 304 du Traité de Trianon, de procéder à la désignation d'un ou plusieurs arbitres chargés de statuer sur les différends qui feraient obstacle à l'accord entre la Compagnie et les États territorialement intéressés, mentionné auxdits articles.

« 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 frais, seront réglées par décision des arbitres. »

En conséquence, . . .

« Le Conseil, ayant décidé, le 8 septembre 1928, de procéder à la désignation d'arbitres chargés de statuer sur les différends qui feraient obstacle

à l'accord entre la Compagnie du chemin de fer vicinal de Sopron-Kőszeg et les États territorialement intéressés, nomme comme arbitres :

« S. Ex. M. J. G. GUERRERO, ancien ministre des Affaires étrangères du Salvador, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire en France; vice-président du Comité juridique permanent de la Commission consultative et technique des communications et du transit;

« M. J. KALFF, directeur général des Chemins de fer néerlandais, membre du Comité permanent des transports par voie ferrée de la Commission des communications et du transit;

« M. R. MAYER, maître des requêtes honoraire au Conseil d'État de France; membre du Comité juridique permanent de la Commission des communications et du transit. »

### REQUÊTE DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER VICINAL DE SOPRON-KÖSZEG

SENTENCE ARBITRALE RENDUE LE 18 JUIN PAR LES ARBITRES DÉSIGNÉS PAR  
RÉSOLUTIONS DU CONSEIL EN DATE DES 8 ET 26 SEPTEMBRE 1928 ET  
CHARGÉS DE STATUER SUR LES DIFFÉRENDS QUI FERAIENT OBSTACLE A  
L'ACCORD ENTRE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER VICINAL DE SOPRON-  
KÖSZEG, D'UNE PART, ET L'AUTRICHE ET LA HONGRIE, ÉTATS TERRI-  
TORIALEMENT INTÉRESSÉS, D'AUTRE PART.

NOUS, SOUSSIGNÉS,

J. G. GUERRERO, ancien ministre des Affaires étrangères du Salvador, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire en France, vice-président du Comité juridique permanent de la Commission consultative et technique des communications et du transit de la Société des Nations;

J. A. KALFF, directeur général des Chemins de fer néerlandais, membre du Comité permanent des Transports par voie ferrée de la Commission des communications et du transit;

R. MAYER, maître des requêtes honoraire au Conseil d'État de France, membre du Comité juridique permanent de la Commission des communications et du transit;

Désignés par résolutions du Conseil de la Société des Nations en date des 8 et 26 septembre 1928, comme arbitres chargés de statuer sur les différends qui feraient obstacle à l'accord entre la Compagnie du Chemin de fer vicinal de Sopron-Kőszeg, d'une part, et l'Autriche et la Hongrie, États territorialement intéressés, d'autre part;

Vu les articles 304 du Traité de Trianon et 320 du Traité de Saint-Germain, 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 États, la réorganisation administrative et technique desdits réseaux sera réglée, pour chaque réseau, par un accord passé entre la Compagnie concessionnaire et les États territorialement intéressés;

« Les différends sur lesquels ne pourrait pas se faire l'accord, y compris toutes questions relatives à l'interprétation des contrats concer-

nant le rachat des lignes, seront soumis à des arbitres désignés par le Conseil de la Société des Nations. »

Vu la Requête de la Compagnie du chemin de fer vicinal de Sopron-Köszeg, en date du 20 juin 1927;

Vu le Procès-verbal 6 de la cinquante et unième session du Conseil de la Société des Nations et le Procès-verbal 6 de la cinquante-deuxième session;

Vu les mémoires et documents produits devant nous par ladite compagnie, d'une part, et notamment ses statuts, acte de concession et traité d'exploitation avec leurs annexes modificatives, par les Gouvernements autrichien et hongrois, d'autre part;

Vu l'Ordonnance n° 3800 de l'année 1926 du ministre royal hongrois des Finances, concernant la réévaluation des bilans des entreprises de chemins de fer, et notamment son paragraphe 24 et dernier;

Vu le Protocole, conclu le 19 janvier 1922 à Vienne, entre le Gouvernement fédéral d'Autriche et le Gouvernement royal hongrois, au sujet de la réglementation du trafic ferroviaire à travers le territoire de la ville de Sopron et ses environs;

Vu notre précédente Décision, en date du 10 novembre 1928, 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 4 mai 1929, fixant, après consultation des parties, le montant des indemnités des arbitres;

APRÈS AVOIR ENTENDU, dans leurs observations, les représentants de la Compagnie du chemin de fer vicinal de Sopron-Köszeg, du Gouvernement fédéral d'Autriche et du Gouvernement royal hongrois;

APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ;

Considérant que la Compagnie requérante a été déclarée concessionnaire, par un acte du Gouvernement royal hongrois du 19 juin 1907, et pour une durée de quatre-vingt-dix ans, d'un chemin de fer à voie normale de Sopron à Köszeg; que ce chemin de fer est entré en exploitation le 1<sup>er</sup> janvier 1909, en vertu d'un Traité d'exploitation intervenu le 19 octobre 1908, entre la Compagnie concessionnaire et les Chemins de fer de l'État hongrois, lesquels se sont obligés, par ledit traité, à remettre à la Compagnie une somme calculée en fonction des recettes brutes; que cette somme, d'abord réglée par le paragraphe 14 dudit traité sur des pourcentages de la recette kilométrique-voyageurs ou sur des redevances fixes par tonnes kilométriques pour les marchandises, a été, par la suite, fixée à forfait à 47,5 % de la recette brute totale, en vertu d'un avenant au Traité d'exploitation, en date du 22 août 1912, avec effet rétroactif au 1<sup>er</sup> janvier 1911; qu'à l'expiration de la concession, le chemin de fer et ses accessoires devaient devenir gratuitement la propriété de l'État hongrois, à qui il devait alors revenir en bon état d'exploitation et libre de toutes charges;

Considérant que, par suite des stipulations du Traité de Trianon, le chemin de fer vicinal de Sopron-Köszeg s'est trouvé situé, dans son assiette, sur le territoire de l'Autriche et sur celui de la Hongrie; qu'il est donc bien au nombre des chemins de fer visés à l'article 304 du Traité de Trianon, ainsi qu'à l'article 320 du Traité de Saint-Germain; que, par suite des nouvelles modifications des frontières des deux États précités, telles qu'elles résultent du Protocole de Venise, ses deux extrémités, à Sopron et Köszeg, sont demeurées en territoire hongrois, la partie médiane parcourant le

Burgenland autrichien sur une longueur d'environ 46 kilomètres, alors que les deux tronçons hongrois atteignent une longueur totale d'environ 11 kilomètres;

Considérant que l'État autrichien a pris, le 5 janvier 1922, possession des installations de la ligne en Autriche; que les chemins de fer fédéraux autrichiens en ont assuré l'exploitation en y percevant les recettes, tandis que les chemins de fer royaux hongrois continuaient à percevoir les recettes d'exploitation et à assurer le service des gares sur les tronçons hongrois, le service de la traction et le service des trains étant assurés de bout en bout, pour le compte des chemins de fer fédéraux autrichiens, par la Compagnie du chemin de fer « Raab-Sopron-Ebenfurth »;

Considérant qu'au lendemain des Traités de Paix, la Compagnie requérante a accepté, vis-à-vis de l'État hongrois, une diminution de la part lui revenant dans les recettes brutes d'exploitation, qui a été ramenée, en vertu d'un accord tacite, à 30% environ desdites recettes perçues sur les tronçons hongrois; mais qu'aucun arrangement amiable n'a pu intervenir entre l'État autrichien et la Compagnie au sujet du partage des recettes brutes de la ligne en Autriche, et que, depuis le 5 janvier 1922, la Compagnie requérante n'a touché aucune somme afférente à l'exploitation de cette portion de la ligne; qu'elle a, en conséquence, saisi le Conseil de la Société des Nations, par application de l'article 320 du Traité de Saint-Germain, aux fins de nomination d'arbitres, à laquelle il a été procédé par les résolutions susvisées du Conseil de la Société des Nations, le Gouvernement fédéral d'Autriche s'étant associé, devant le Conseil, à cette demande de la Compagnie;

Considérant que, dans sa requête, la Compagnie demande aux arbitres de reconnaître les droits qu'elle prétend tenir encore, et vis-à-vis de l'État autrichien, de ses Acte de concession et Traité d'exploitation antérieurs à la guerre de 1914-1918, le règlement à intervenir devant, tout à la fois, l'indemniser des préjudices subis par elle pour la période antérieure à la présente Décision, et fixer ses droits pour l'avenir, ledit règlement étant fait sur la « base-or »;

Que le Gouvernement fédéral d'Autriche conteste, au contraire, la validité à son égard desdits Acte de concession et Traité d'exploitation et que, tout en déclarant respecter les droits privés immobiliers de la Compagnie, il se borne à lui offrir, jusqu'en fin de concession, une somme fixée annuellement à 5% des recettes brutes d'exploitation de la ligne en Autriche;

Qu'enfin le Gouvernement royal hongrois se déclare, de son côté, prêt à s'incliner devant la décision des arbitres, aucun litige né et actuel n'existant, ni entre lui-même et le Gouvernement fédéral d'Autriche, ni entre lui-même et la Compagnie requérante;

Considérant qu'il y a lieu pour les arbitres, aux termes mêmes des articles 304 du Traité de Trianon et 320 du Traité de Saint-Germain, de procéder, dans leur sentence, à un règlement définitif et d'ensemble des questions soulevées par la requête de la Compagnie au Conseil de la Société des Nations, et à cet effet:

D'une part, de fixer les droits de la Compagnie vis-à-vis de l'État autrichien depuis le 5 janvier 1922 jusqu'à la date de la présente Décision, et, pour l'avenir, vis-à-vis des deux États territorialement intéressés;

D'autre part, de fixer les bases de la réorganisation administrative et technique du chemin de fer de Sopron-Köszeg, en tenant compte de leurs décisions sur le premier point qui vient d'être défini ci-dessus ;

*En ce qui concerne la validité, à l'égard de l'État autrichien, des actes contractuels qui régissaient en Hongrie, avant la guerre, la concession et l'exploitation du chemin de fer de Sopron-Köszeg :*

Considérant qu'en principe, les droits tenus par une compagnie privée, d'un acte de concession, ne sauraient être mis à néant ou lésés du seul fait que le territoire sur lequel est assis le service public concédé a changé de nationalité; que la majorité des auteurs et les solutions de la pratique internationale les plus conformes à la conception moderne du droit des gens sont en ce sens; qu'une confirmation nouvelle de ce principe, déterminante dans l'espèce, a été donnée par les articles 304 du Traité de Trianon et 320 du Traité de Saint-Germain, qu'il y a lieu d'appliquer; qu'en effet, ces articles ont été introduits dans les Traités de Paix, tant dans l'intérêt des populations des pays traversés par les chemins de fer visés auxdits articles, et afin de leur permettre de bénéficier normalement des avantages procurés par ces voies de communication, que dans l'intérêt des compagnies privées concessionnaires de chemins de fer, lesquelles se seraient trouvées hors d'état, à défaut d'une disposition spéciale des Traités, de faire valoir les droits qu'elles tenaient de leurs concessions antérieures, en raison de la situation particulière où les modifications territoriales avaient placé leurs réseaux ferrés, dorénavant soumis simultanément à l'autorité et à la législation de plusieurs États; que ces textes ont donc eu notamment pour objet de consacrer la situation de concessionnaires des compagnies dont il s'agit, à l'égard des États sur le territoire desquels elles ne se trouvaient pas, avant la guerre de 1914-1918, dans ladite situation; et que la Compagnie du chemin de fer de Sopron-Köszeg se trouve, dès lors, vis-à-vis de l'État autrichien, au bénéfice de cette situation;

Considérant à l'inverse, qu'en principe des accords passés par une compagnie concessionnaire de chemins de fer avec un tiers, notamment pour l'exploitation de la ligne qu'elle a construite, ne sont pas opposables à l'État sur le territoire duquel ladite ligne se trouve dorénavant située en vertu des stipulations d'un traité; que ledit État, obligé, ainsi qu'il vient d'être dit, au respect des droits que la Compagnie tient de sa concession, n'est pas lié par les dispositions que peuvent contenir de semblables accords en ce qui touche les avantages respectifs accordés à l'exploitant et au concessionnaire, ni davantage par l'existence même du traité d'exploitation, qui est à son endroit *res inter alios acta*;

Mais considérant que si ce principe est exact, il doit, dans l'espèce actuelle, souffrir une exception; qu'en effet, suivant une formule qui était d'application très générale en Hongrie à l'époque à laquelle a été concédé le chemin de fer de Sopron-Köszeg, et qui était prévue par la législation de cet État, la Compagnie concessionnaire a été « tenue » de confier l'exploitation de la ligne aux chemins de fer de l'État hongrois, avec lesquels elle a dû passer un traité d'exploitation; que ce traité, ainsi que le montre le paragraphe 11 de l'Acte de concession, ne fait en réalité qu'un avec ce dernier, qui en est, dans l'espèce, indivisible; qu'en effet, quelle que soit la qualification que les textes contractuels lui donnent, ce traité, qui fixait le mode de calcul des sommes destinées à permettre de rémunérer et amortir le capital investi dans le chemin de fer jusqu'au jour où celui-ci ferait retour gratuitement à l'État concédant, est inhérent aux conditions générales dans lesquelles la concession a été accordée à une société privée, en réalité uniquement appelée à financer la construction du chemin de fer dont il s'agit; que la Compagnie requérante est donc fondée à soutenir que, par une dérogation



à la règle qui a été rappelée plus haut, le traité d'exploitation passé par elle avec les Chemins de fer royaux de Hongrie, en vertu d'une obligation stipulée dans l'Acte de concession, fait corps avec ledit acte et que les droits qui en résultent pour elle ont même valeur que s'ils étaient stipulés dans la concession elle-même;

Considérant à la vérité que le Gouvernement fédéral d'Autriche soutient, à titre subsidiaire, qu'en admettant que le traité d'exploitation fasse partie intégrante de la concession dans l'espèce, il pourrait encore être, d'après ses termes mêmes, dénoncé par l'administration exploitante et donc aujourd'hui par les Chemins de fer fédéraux autrichiens; que, d'après cette thèse, ledit traité serait, dans celle de ses clauses qui règle le partage des recettes, dénonçable à toute époque;

Mais considérant que cette interprétation ne saurait être retenue; que l'article 24 du Traité d'exploitation prévoit la faculté de dénoncer, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1912, un certain nombre de ses clauses, dont celle qui est relative au partage des recettes brutes, pour les remplacer par d'autres, et ce, d'après les résultats des trois premières années d'exploitation; que ce texte doit être entendu en ce sens que, ladite révision opérée, d'après les résultats des exercices d'exploitation de 1909, 1910 et 1911, la faculté de dénonciation dont il s'agit a épuisé ses effets, comme il est arrivé en fait par la signature des conditions complémentaires du 10 août 1912, lesquelles ont substitué, ainsi qu'il a été expliqué ci-dessus, le pourcentage forfaitaire de 47,5% de la recette brute totale aux autres modes de calcul prévus lors de la rédaction initiale du traité d'exploitation; que ce dernier ne saurait dès lors être dénoncé aujourd'hui, par application de son article 24, par l'Administration exploitante;

Considérant que de ce qui précède il résulte que la Compagnie requérante est fondée à soutenir que l'économie générale de sa situation contractuelle antérieure à la guerre doit être respectée par les arrangements nouveaux à intervenir; que les sommes en argent qui lui reviennent doivent, dès lors, rester, dans une large mesure, indépendantes des résultats de l'exploitation du chemin de fer; mais qu'il ne s'ensuit nullement que lesdites sommes doivent continuer à être calculées de la même manière que celles qui étaient allouées à la Compagnie par le traité d'exploitation de 1908-1912;

Considérant, en effet, que si les contrats d'avant guerre intervenus entre l'État concédant et la Compagnie concessionnaire doivent être respectés dans leurs lignes générales, on ne saurait les appliquer intégralement et à la lettre sans méconnaître la situation née de la guerre 1914-1918, et de ses suites politiques et économiques, des Traités de Paix, et notamment des articles 304 du Traité de Trianon et 320 du Traité de Saint-Germain, sans méconnaître enfin l'étendue des pouvoirs des arbitres dont ces textes prévoient l'intervention; que l'existence même de ces stipulations des Traités de Paix montre que les Hautes Parties contractantes ont prévu que des difficultés particulières entraveraient la réorganisation des réseaux ferrés de l'ancienne Monarchie austro-hongroise; qu'elles ont renvoyé leur solution à des accords nouveaux, à intervenir entre les concessionnaires et les États territorialement intéressés, et destinés à mettre les situations contractuelles antérieures en harmonie, non pas seulement avec la situation politique nouvelle, mais aussi avec la situation économique engendrée par la guerre et par le démembrement de la double Monarchie; qu'à défaut d'accord, les Traités ont prévu un arbitrage qui ne saurait se borner à l'application de textes contractuels anciens, valides dans leur principe, mais qui ne peuvent en équité être appliqués sans des modifications profondes;

que d'ailleurs la Compagnie requérante a compris que des bases nouvelles devaient être assignées à ses droits, puisque devant les arbitres elle a réduit sa demande primitive à un pourcentage des recettes brutes inférieur à 47,5 % et égal à celui que, depuis près de dix années, elle a accepté du Gouvernement hongrois;

Considérant en résumé que les dispositions contractuelles qui régissaient la Compagnie du chemin de fer de Sopron-Köszeg avant la guerre ne peuvent être déclarées ni totalement invalidées par l'effet des changements de souveraineté qui ont affecté les territoires sièges de son entreprise, ni davantage totalement valides et exécutoires dans leur lettre et teneur jusqu'à la fin de la concession; qu'il appartient aux arbitres désignés par le Conseil de la Société des Nations, à défaut de l'accord de deux États et de la Compagnie, d'apporter à cette situation contractuelle les modifications que les événements survenus depuis quinze ans, imprévisibles dans la commune intention des parties à l'origine de la concession, ont rendues nécessaires; que les arbitres doivent tenir compte à cet effet tout à la fois des légitimes intérêts privés engagés dans l'entreprise d'intérêt général dont il s'agit et de l'objectif assigné à leurs délibérations par les Traités de Paix, qui est la réorganisation d'une exploitation régulière des réseaux ferrés de l'ancienne Monarchie austro-hongroise, dans l'intérêt supérieur de la facilité et de la liberté des communications internationales;

*En ce qui concerne la réorganisation administrative et technique du chemin de fer de Sopron-Köszeg :*

Considérant que l'objectif ainsi défini impose évidemment au point de vue technique le retour entre les mains d'une seule et même administration de l'exploitation de la ligne entière; que la tâche des arbitres à cet égard est d'ailleurs grandement facilitée par l'existence du Protocole susvisé, conclu à Vienne le 19 janvier 1922 entre le Gouvernement fédéral d'Autriche et le Gouvernement royal de Hongrie, lequel fournit une base technique, internationalement admise, à l'exploitation de la ligne entière par les Chemins de fer autrichiens; que la solution du présent différend permettra d'appliquer la totalité des clauses dudit Protocole et d'exploiter dès lors le chemin de fer de Sopron-Köszeg dans les meilleures conditions compatibles avec le tracé des frontières et les sujétions qui en naissent inévitablement pour le trafic ferroviaire sur la ligne en cause;

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, la solution la plus expédiente pour aboutir à l'exploitation autrichienne de la ligne entière, consiste dans le rachat de tous les droits que la Compagnie possède sur le chemin de fer; que les circonstances particulières dudit rachat rendent inapplicables les dispositions législatives hongroises relatives à la reprise des lignes et qu'il y a lieu d'en déterminer les modalités dans la présente sentence arbitrale;

Considérant qu'il échet, dès lors, de décider;

1° Qu'à la date du 1<sup>er</sup> juillet 1929, l'État autrichien et l'État hongrois prononceront le rachat des sections de lignes situées respectivement sur leurs territoires;

2° Que le Gouvernement royal hongrois subrogera, à la même date, le Gouvernement fédéral d'Autriche dans tous ses droits de propriété sur les tronçons hongrois, à charge par le Gouvernement fédéral d'Autriche de payer à la Compagnie requérante la totalité de l'annuité de rachat qui sera déterminée plus loin, l'État autrichien

devenant ainsi, au jour du rachat, et sous cette seule charge, propriétaire de la ligne entière (sur laquelle l'Administration exploitante autrichienne percevra la totalité des recettes d'exploitation comme elle supportera toutes les dépenses) avec toutes ses installations, approvisionnements et généralement tout ce qui a été régulièrement inscrit au compte de premier établissement approuvé par l'Autorité royale hongroise;

Considérant enfin que la présente décision ne fait pas obstacle à ce que le Gouvernement fédéral d'Autriche ou les Chemins de fer fédéraux autrichiens poursuivent, s'ils s'y croient fondés, auprès des Chemins de fer royaux de Hongrie, le remboursement au prorata des kilomètres de trains effectivement parcourus en Hongrie, des frais de traction et de service des trains exposés sur les tronçons hongrois du 5 janvier 1922 au 1<sup>er</sup> juillet 1929, période pendant laquelle l'Administration autrichienne n'a perçu aucune recette sur ces sections de la ligne;

*En ce qui concerne l'annuité de rachat et les autres sommes dues à la Compagnie requérante :*

*a) Sur le montant du capital d'établissement devant servir de base au calcul de l'annuité de rachat :*

Considérant qu'au nombre des modifications qu'imposent dans les situations respectives des parties les événements imprévisibles à l'origine de la concession et qui ont été rappelés plus haut, figure une réduction de la valeur du capital d'établissement de la ligne; qu'en effet, les porteurs d'actions de la Compagnie ayant, en investissant dans le chemin de fer dont il s'agit les capitaux nécessaires à son établissement moyennant un pourcentage fixe des recettes d'exploitation, couru un risque de perte comme de gain, il est équitable de répartir entre le concédant et le concessionnaire les conséquences onéreuses de la guerre et de ses suites, dans l'ordre économique, en Europe centrale; que, d'une part, les modifications territoriales stipulées aux Traités ont emporté par elles-mêmes un amoindrissement de la valeur du chemin de fer de Sopron-Köszeg, dont l'utilité s'est trouvée diminuée du fait du tracé des frontières, des sujétions qui en résultent pour les populations limitrophes et des modifications qui en sont nées dans le courant du trafic; que, d'autre part, l'absence d'entretien de la ligne pendant la guerre s'est traduite par un entretien différé extrêmement considérable, exécuté postérieurement à 1922 dans des conditions très onéreuses par l'Administration exploitante; qu'il résulte, en effet, des comptes d'exploitation de la ligne en Autriche et des constatations faites sur les lieux par les arbitres que des capitaux très importants ont dû être investis dans le chemin de fer après la guerre par les Chemins de fer fédéraux autrichiens, qui, pour maintenir la ligne en état d'exploitation, ont dû refaire entièrement la superstructure sur plus de dix kilomètres de voies; que, dans ces conditions, une réduction du capital d'établissement servant de base au calcul de l'annuité de rachat est équitable et justifiée;

Considérant, en ce qui concerne le capital-actions ordinaire de la Compagnie, que celui-ci a été, ainsi qu'il résulte de l'article 8 des statuts, souscrit, dans sa presque totalité, par le Gouvernement hongrois et par des collectivités administratives hongroises; que les sommes ainsi souscrites doivent dès lors être regardées comme des subventions à fonds perdus pour la construction de la ligne, qui ont atteint effectivement leur objet et que,

dans les circonstances de l'affaire, il n'y a lieu de prévoir ni rémunération ni amortissement dudit capital-actions ordinaire;

Considérant, en ce qui concerne le capital-actions privilégié de la Compagnie, que les arbitres ne sont pas liés, pour sa réévaluation, par l'ordonnance susvisée du Ministre royal des Finances de Hongrie concernant la revalorisation des bilans des compagnies de chemins de fer à la suite de la stabilisation légale de la monnaie dans ce pays; qu'en effet, le paragraphe 24 et dernier de ce texte réserve entièrement, ainsi que l'a d'ailleurs déclaré devant les arbitres le représentant du Gouvernement royal hongrois, les accords ou sentences arbitrales intervenus ou à intervenir pour l'application de l'article 304 du Traité de Trianon et subordonne aux dispositions de ces accords ou sentences la réévaluation du capital des chemins de fer visés audit article;

Considérant que, tenant compte des principes qui viennent d'être rappelés, des constatations faites par les arbitres sur les lieux et de l'ensemble des circonstances de l'affaire il sera fait une équitable évaluation du capital d'établissement, qui doit servir de base à l'annuité de rachat, en le fixant à la somme de deux millions sept cent soixante-cinq mille deux cents francs-or (2.765.200 fr.), 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 900/1.000<sup>mes</sup> d'or fin;

*b) Sur le montant de l'annuité de rachat :*

Considérant qu'il y a lieu de fixer ce montant à la somme annuelle nécessaire pour rémunérer et amortir, en soixante-cinq ans et au taux d'intérêt de 3½ % l'an, le capital qui vient d'être évalué ci-dessus, et de décider par suite que l'État autrichien paiera à la Compagnie du chemin de fer de Sopron-Köszeg, à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1929, soixante-cinq annuités d'un montant de cent huit mille trois cent soixante-deux francs-or soixante-cinq centimes (108.362 fr. 65), le franc-or étant défini comme ci-dessus; que ces paiements devront avoir lieu, sans qu'il y ait besoin de demande ou de mise en demeure de la part de la Compagnie, au 30 juin de chaque année, le premier paiement ayant lieu le 30 juin 1930;

*c) Sur le montant de l'indemnité revenant à la Compagnie pour la période 5 janvier 1922-1<sup>er</sup> juillet 1929 et sur son mode de règlement :*

Considérant que la Compagnie requérante est en droit d'être indemnisée de la privation de la jouissance qui est résultée pour elle du fait qu'elle n'a reçu de l'État autrichien aucune part des recettes d'exploitation de la ligne en Autriche pour la période comprise entre le 5 janvier 1922, jour de la prise de possession de la ligne par le Gouvernement fédéral d'Autriche, et le jour du rachat, soit le 1<sup>er</sup> juillet 1929; qu'il sera fait une juste évaluation de l'indemnité forfaitaire à laquelle la Compagnie a droit du chef de cette privation de jouissance et pour toutes causes, dans ladite période, en la fixant à la somme de six cent mille francs-or (600.000 fr.), le franc-or étant défini comme ci-dessus;

Considérant, en ce qui regarde le mode de règlement de ladite indemnité forfaitaire, qu'ayant égard aux observations d'ordre financier présentées devant les arbitres par le représentant du Gouvernement fédéral d'Autriche, il y a lieu de décider que ladite indemnité sera ajoutée au capital pour être transformée, au taux de 3½ % l'an, en annuités également acquittées pendant la même période de soixante-cinq années; qu'en conséquence, l'État autri-

chien versera, à la Compagnie du chemin de fer de Sopron-Köszeg, dans les mêmes conditions que les annuités de rachat, à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1929, soixante-cinq annuités de vingt-trois mille cinq cent douze francs-or (23.512 fr.), le franc-or étant défini comme il a été dit ci-dessus;

*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'État autrichien et la Compagnie requérante les frais du présent arbitrage liquidés ainsi qu'il est indiqué à l'annexe, le Gouvernement royal hongrois étant restitué de l'avance de fonds prescrite à sa charge par notre décision susvisée du 10 novembre 1928;

PAR CES MOTIFS, AVONS RENDU LA SENTENCE SUIVANTE :

*Article premier.*

Il sera procédé, à la date du 1<sup>er</sup> juillet 1929, au rachat par l'État autrichien et l'État hongrois des sections de la ligne du chemin de fer vicinal de Sopron-Köszeg respectivement situées sur leurs territoires.

Ce rachat aura pour effet de transférer auxdits États la pleine propriété du chemin de fer et de ses accessoires et installations, tels qu'ils résultent du compte d'établissement approuvé par les autorités compétentes, sous la seule charge du paiement à la Compagnie du chemin de fer de Sopron-Köszeg de l'annuité de rachat définie à l'article 3 ci-dessous.

*Article 2.*

À la même date du 1<sup>er</sup> juillet 1929, l'État hongrois subrogera l'État autrichien dans tous ses droits de propriété sur les sections de lignes situées en territoire hongrois, à charge pour l'Autriche, devenue propriétaire de la ligne entière et l'exploitant sur toute sa longueur, de payer à la Compagnie la totalité de l'annuité de rachat ci-dessous fixée.

*Article 3.*

La République d'Autriche paiera à la Compagnie du chemin de fer vicinal de Sopron-Köszeg, à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1929, soixante-cinq annuités d'un montant de cent huit mille trois cent soixante-deux francs-or soixante-cinq centimes chacune.

Ces paiements auront lieu, sans qu'il soit besoin de demande ou de mise en demeure de la part de la Compagnie, le 30 juin de chaque année, le premier paiement ayant lieu le 30 juin 1930.

*Article 4.*

La République d'Autriche paiera à la Compagnie du chemin de fer vicinal de Sopron-Köszeg, en outre des annuités dont il vient d'être parlé à l'article 3 ci-dessus, soixante-cinq annuités d'un montant de 23.512 francs-or chacune.

Ces paiements auront lieu dans les mêmes conditions que celles prévues pour l'annuité de rachat par l'article 3 qui précède.

*Article 5.*

Le surplus des conclusions de la requête de la Compagnie du chemin de fer vicinal de Sopron-Köszeg est rejeté.

*Article 6.*

Les frais d'arbitrage liquidés ainsi qu'il est dit en annexe seront supportés par moitié par la République d'Autriche et par la Compagnie du chemin de fer de Sopron-Köszeg.

*Article 7.*

La présente sentence arbitrale sera notifiée au Gouvernement fédéral d'Autriche, au Gouvernement royal de Hongrie et à la Compagnie du chemin de fer de Sopron-Köszeg par l'entremise du Secrétaire général de la Société des Nations, qui en conservera l'original.

FAIT à Paris, le 18 juin 1929.

(*Signé*) J. Gustavo GUERRERO,  
KALFF,  
MAYER.

**Annexe.**

Les frais auxquels ont donné lieu la sentence arbitrale rendue le 18 juin 1929 sont liquidés à francs suisses: vingt-sept mille sept cent trente-six, soixante-cinq centimes (27.736,65 francs<sup>1</sup>). Ce montant comprend l'indemnité des arbitres fixée à francs suisses: vingt mille (20.000).

Lesdits frais seront supportés par moitié par la République d'Autriche et par la Compagnie du chemin de fer de Sopron-Köszeg, ainsi que le prévoit l'article 6 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 10 novembre 1928.

FAIT à Paris, le 18 juin 1929.

(*Signé*) J. Gustavo GUERRERO,  
KALFF,  
MAYER.

---

<sup>1</sup> Les chiffres donnés dans le document de la Société des Nations C.312.1929. VIII. C.C.T. 401, tel qu'il a été distribué à l'origine, ont été révisés depuis.