

Chambre des Représentants

SESSION 1967-1968

19 DÉCEMBRE 1967

PROJET DE LOI

portant approbation
des actes internationaux suivants :

1. Convention additionnelle à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (C. I. V.) du 25 février 1961, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs;
2. Protocole A, portant modification du § 2, a, de l'annexe V à la convention C. I. M. et de l'annexe II à la convention C. I. V.;
3. Protocole B complétant la Convention additionnelle du 26 février 1966, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs;

faits à Berne le 26 février 1966.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Aperçu général.

La Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemin de fer (C. I. V.) règle de manière uniforme les conditions de transport des voyageurs et des bagages (1).

Toutefois, aux termes de l'article 28, § 1, de la C. I. V., la responsabilité du chemin de fer pour la mort, les blessures et toute autre atteinte à l'intégrité corporelle d'un voyageur

(1) La C. I. V. signée à Berne le 25 février 1961, a été approuvée par la loi du 4 mars 1964 (Moniteur belge du 22 janvier 1965). entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1965.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1967-1968

19 DECEMBER 1967

WETSONTWERP

houdende goedkeuring
van de volgende internationale akten :

1. Aanvullende Overeenkomst bij de Internationale Overeenkomst betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (C. I. V.) van 25 februari 1961, nopens de aansprakelijkheid van de spoorweg voor dood en verwonding van reizigers;
2. Protocol A, houdende wijziging van § 2, a, van de bijlage V van de Overeenkomst C. I. M. en van de bijlage II van de Overeenkomst C. I. V.;
3. Protocol B tot aanvulling van de aanvullende overeenkomst van 26 februari 1966 nopens de aansprakelijkheid van de spoorweg voor dood en verwonding van reizigers,

opgemaakt te Bern op 26 februari 1966.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Algemeen overzicht.

De Internationale Overeenkomst betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (C. I. V.) regelt op eenvormige wijze de voorwaarden van vervoer van reizigers en bagage (1).

Nochtans krachtens artikel 28, § 1, van de C. I. V., blijft de aansprakelijkheid van de spoorweg voor de dood, de verwonding en ieder ander lichamelijk letsel van een rei-

(1) De C. I. V., getekend te Bern op 25 februari 1961, werd goedgekeurd bij de wet van 4 maart 1964 (Belgisch Staatsblad 22 januari 1965), en trad in werking op 1 januari 1965.

reste soumise aux lois et règlements de l'Etat où le fait s'est produit.

Lorsque fut élaborée la première Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages [C. I. V.] du 23 octobre 1924, l'intention avait été manifestée de prévoir également une réglementation uniforme de la responsabilité du chemin de fer pour la mort ou les blessures de voyageurs, mais ce projet ne put se réaliser vu la grande diversité des législations nationales.

Lors des travaux de révision de la Convention en 1951., le représentant de la Chambre de Commerce internationale releva qu'il serait souhaitable d'avoir également une responsabilité uniforme des chemins de fer en cas d'accidents de voyageurs.

La 5^e Conférence de révision de la C. I. V. (octobre 1952) chargera l'Office Central des Transports Internationaux par Chemins de fer à Berne de procéder à une étude plus approfondie du problème.

De son côté, l'Institut international pour l'unification du droit privé (Unidroit) s'occupait également d'uniformiser les dispositions relatives à la responsabilité, à l'égard des voyageurs transportés en service international par chemin de fer, par bateau, par avion et par automobile, établissant à ce sujet certaines directives dans un rapport daté d'avril 1955.

Ces directives ont été prises en considérations dans les travaux préliminaires de l'Office Central et de la Commission d'experts.

La 6^e Conférence de révision de la C. I. M. et de la C. I. V., tenue en février 1961 à Berne, confirma le mandat donné à l'Office Central de poursuivre les travaux en matière d'unification de la responsabilité du chemin de fer pour la mort, les blessures et toute autre atteinte à l'intégrité corporelle des voyageurs, en vue de l'élaboration d'un projet de convention additionnelle à la C. I. V. à soumettre à une conférence extraordinaire.

Le projet que l'Office Central a établi en exécution de ce mandat a été mis au point au cours d'une conférence préliminaire qui s'est tenue à Berne en janvier 1966. Il a été adopté et signé le 26 février 1966 par la Conférence diplomatique qui réunissait les délégués de 28 Etats.

La Convention additionnelle unifie les règles concernant l'étendue de la responsabilité du chemin de fer, la détermination des dommages et intérêts, la procédure et les délais des réclamations administratives et actions judiciaires.

Les régimes juridiques de ces Etats comportent de nombreuses divergences et particularités, que le système adopté dans la Convention a dû concilier, en ayant parfois recours à des solutions de compromis ou à des renvois au droit national, pour certains points spéciaux.

L'unification n'est donc pas intégrale, mais la convention constitue cependant une amélioration de la situation du voyageur international, victime d'un accident à l'étranger.

Le régime prévu dans la Convention peut être résumé comme suit:

Le chemin de fer est présumé responsable en cas d'accident en relation avec l'exploitation ferroviaire, survenu pendant que le voyageur séjourne dans les véhicules, qu'il y entre ou qu'il en sort.

Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité si l'accident est dû à une cause étrangère: force majeure, faute du voyageur ou faute d'un tiers.

Tout le dommage matériel est indemnisé, le dommage moral est réparé conformément au droit national.

ziger onderworpen aan de wetten en reglementen van de Staat waar het feit zich heeft voorgedaan.

Bij de uitwerking van de eerste Internationale Overeenkomst betreffende het vervoer van reizigers en bagage (C. I. V.) van 23 oktober 1924 werd de bedoeling bekend gemaakt tevens een eenvormige reglementering inzake aansprakelijkheid van de spoorweg voor de dood of de verwonding van reizigers tot stand te brengen, maar dit opzet kon niet verwezenlijkt worden wegens de te grote verscheidenheid van de nationale wetgevingen.

Bij de werkzaamheden tot herziening van de Overeenkomst in 1951 merkte de vertegenwoordiger van de Internationale Kamer van Koophandel op dat een eenvormige aansprakelijkheid van de spoorwegen bij ongeval van reizigers eveneens wenselijk zou zijn.

De 5^e Conferentie tot herziening van de C. I. V. (oktober 1952) belastte het Centraal Bureau voor het Internationaal Vervoer per spoorweg te Bern met een nieuwe grondiger studie van het probleem.

Het internationaal Instituut voor de eenmaking van het privaatrecht (Unidroit) hield zich, op zijn beurt, bezig met het eenvormig maken van de bepalingen betreffende de aansprakelijkheid tegenover per spoor, per boot, per vliegtuig en per auto in internationaal verkeer vervoerde reizigers, waarbij bepaalde richtlijnen werden opgesteld in een verslag van april 1955.

Met deze richtlijnen werd rekening gehouden bij de voorbereidende werkzaamheden van het Centraal Bureau en van de Commissie van deskundigen.

De 6^e Conferentie tot herziening van de C. I. M. en de C. I. V., gehouden te Bern in februari 1961, bevestigde de aan het Centraal Bureau gegeven opdracht om het werk voort te zetten inzake het eenvormig maken van de aansprakelijkheid van de spoorweg voor de dood, de verwonding en ieder ander lichamelijk letsel van de reizigers, met het oog op het opmaken van een ontwerp van Aanvullende Overeenkomst tot de C. I. V., dat aan een buitengewone conferentie zou voorgelegd worden.

Het ontwerp dat het Centraal Bureau ter uitvoering van zijn opdracht heeft opgesteld, werd uitgewerkt in de loop van een voorbereidende conferentie, gehouden te Bern in januari 1966. Het werd op 26 februari 1966 goedgekeurd en ondertekend door de diplomatieke Conferentie waaraan de afgevaardigden van 28 Staten deelnamen.

De Aanvullende Overeenkomst brengt eenheid in de regels betreffende de omvang van de aansprakelijkheid van de spoorweg, de vaststelling van de schadevergoeding, de procedure en de termijnen voor de administratieve klachten en rechtsvorderingen.

De rechtstoestand en van deze Staten zijn verscheiden en houden particulariteiten in welke door de conferentie moesten in overeenstemming gebracht worden, soms met compromisoplossingen of verwijzingen naar de nationale wetgeving voor bijzondere punten.

De eenmaking is dus niet volledig, maar de Overeenkomst betekent alleszins een verbetering van de toestand van de internationale reizigers die getroffen worden door een ongeval in het buitenland.

De door de Overeenkomst gehuldigde regeling kan worden samengevat als volgt:

De spoorweg wordt geacht aansprakelijk te zijn voor het ongeval dat verband houdt met de spoorwegexploitatie en zich voordoet terwijl de reiziger in de rijtuigen verblijft of er in- of uitstapt.

De spoorweg is niet aansprakelijk als het ongeval te wijten is aan een vreemde oorzaak: overmacht, fout van de reiziger of fout van een derde.

De materiële schade wordt volledig vergoed, de morele schade wordt vergoed overeenkomstig de nationale wetgeving.

Le montant des dommages-intérêts est fixé d'après le droit national, c'est-à-dire, selon les pays, avec ou sans un montant maximum; toutefois, dans les pays où une limite maximale est prévue, cette limite sera de 200 000 F or (environ 3200 000 FB), pour chaque voyageur, dans le cas où le droit national prévoit une limite maximale d'un montant inférieur; de plus, pareille limite ne s'applique pas si le dommage résulte d'un dol ou d'une faute lourde du chemin de fer.

Les dommages-intérêts sont alloués sous forme de capital; ils peuvent l'être sous forme de rente, si le droit national le permet et si le voyageur le demande.

L'accident doit, en principe, être signalé au chemin de fer dans les trois mois de la connaissance du dommage; l'action de la victime est prescrite par trois ans à compter de l'accident; l'action des ayants droit est prescrite par trois ans à compter du décès de la victime, sans que ce délai puisse dépasser cinq ans à compter de l'accident.

Pour les cas non prévus dans la Convention, le droit national est applicable.

■ ■ ■

Ce système est, pour l'essentiel, pratiquement semblable au régime prévu par la loi du 25 août 1891 sur le contrat de transport intérieur.

Pour un voyageur belge ou étranger, victime d'un accident en Belgique, la Convention n'apporte donc aucun changement sensible.

Par contre, en cas d'accident dans un pays étranger où existait un régime de responsabilité fondé sur la faute (à prouver) du chemin de fer, ou comportant une limite maximale de l'indemnisation, le voyageur international sera mieux protégé.

Compte tenu de ce qui précède, il n'y a aucune raison, pour la Belgique, de se réserver la possibilité de ne pas appliquer la Convention aux voyageurs belges munis d'un titre de transport international et victimes d'un accident en Belgique, ainsi que le permet l'article premier, § 2.

EXAMEN DES DISPOSITIONS LES PLUS IMPORTANTES.

Forme de la Convention (Préambule).

1. Comme l'énonce le préambule, la Convention additionnelle ne remplace pas l'article 28, § 1 de la C. I. V., mais complète la C. I. V. par une réglementation uniforme de la responsabilité pour la mort ou les blessures du voyageur. Ainsi, dans l'hypothèse où certains Etats ne verraient pas la possibilité d'adhérer à la Convention, l'article 28, § 1 resterait pour eux en vigueur tel qu'il est.

Champ d'application (art. 1),

2. L'article 1 définit le champ d'application de la Convention en ce qui concerne les personnes. Au sens de la Convention, on entend par « voyageurs » :

- les voyageurs dont le transport est régi par la C. I. V., c'est-à-dire munis d'un titre de transport international (voir C. I. V., art. 1);

Het bedrag van de schadevergoeding wordt vastgesteld volgens de nationale wetgeving: dit is, naar gelang van de landen, met of zonder maximumbedrag; nochtans is het bedrag begrensd in de landen waar een maximumbedrag vastgesteld is tot 200 000 goudfranken (ongeveer 3200 000 BF) voor elke reiziger, indien de nationale wetgeving een lager maximum grensbedrag vastgesteld heeft; daarenboven is het maximum grensbedrag niet van toepassing als de schade het gevolg is van kwaad opzet of grove schuld van de spoorweg.

De schade wordt vergoed in de vorm van kapitaal: de schadevergoeding kan toegekend worden in de vorm van rente als de nationale wetgeving zulks veroorlooft en als de reiziger het vraagt.

Het ongeval moet in principe bekendgemaakt worden aan de spoorweg binnen drie maanden na de kennis van de schade: de vordering van het slachtoffer verjaart drie jaren na het ongeval; de vordering van de rechthebbenden verjaart drie jaren na het afsterven van het slachtoffer, zonder dat de termijn vijf jaren na het ongeval mag overschrijden.

Voor de niet in de Overeenkomst voorziene gevallen geldt de nationale wetgeving.

" ■ ■

Eigenlijk is de regeling hoofdzakelijk dezelfde als deze bepaald bij de wet van 25 augustus 1891 op de overeenkomst betreffende het binnenvervoer.

Voor de Belgische of vreemde reiziger die getroffen wordt door een ongeval in België brengt de Overeenkomst dus geen enkele gevoelige wijziging.

Daarentegen zal de internationale reiziger beter beschermd worden bij een ongeval in het buitenland waar een stelsel bestond van aansprakelijkheid gegrond op de (te bewijzen) fout van de spoorweg of waar een maximum bedrag voor de vergoeding vastgelegd was.

Met inachtneming van het voorafgaande bestaat er geert enkele reden voor België om zich de mogelijkheid voor te behouden de Overeenkomst niet toe te passen op de Belgische reizigers met een internationaal vervoerdocument die getroffen worden door een ongeval in België, zoals zulks krachtens artikel 1, § 2, mogelijk is.

ONDERZOEK VAN DE VOORNAAMSTE BEPALINGEN.

Vorm van de Overeenkomst [Inleiding].

1. Zoals het geschreven staat in de inleiding vervangt de Aanvullende Overeenkomst geenszins artikel 28, § 1, van de C. I. V., maar is het een aanvulling van de C. I. V., door een eenvormige reglementering betreffende de aansprakelijkheid voor dood of verwonding van de reiziger. Aldus blijft artikel 28, § 1, zoals het opgesteld is, van kracht indien sommige Staten tot de Overeenkomst niet mochten kunnen toetreden,

Toepassingsgebied (art. 1),

2. Artikel 1 bepaalt het toepassingsgebied van de Overeenkomst wat de personen betreft. Volgens de Overeenkomst verstaat men door « reizigers » :

- de reizigers wier vervoer geregeld wordt door de C. I. V., dus de reizigers met een internationaal vervoerdocument (zie C. I. V., art. 1);

- les convoyeurs d'envois effectués conformément à la C. I. M. (convoyeurs de transport funéraire, d'animaux vivants, ou de certaines marchandises) (2),

3. La coexistence du droit national et de la convention internationale a pour effet que les voyageurs victimes d'un même accident ferroviaire pourraient être traités sur la base d'un droit différent, selon qu'ils sont porteurs d'un titre de transport intérieur ou d'un titre de transport international.

Afin d'éviter cette dualité de régime, certains Etats avaient proposé que la Convention soit inapplicable aux ressortissants de l'Etat sur lequel l'accident s'est produit, et aux personnes ayant leur résidence habituelle dans cet Etat.

Cette proposition d'exclusion générale des ressortissants (et des résidents), qui remplace une dualité de régime fondée sur la nature du titre de transport, par une discrimination fondée sur la nationalité (et la résidence) de la victime, a été rejetée.

A titre de compromis, l'article premier, § 2 permet à chaque Etat contractant de déclarer qu'il se réserve le droit de ne pas appliquer la convention aux victimes d'accidents survenus sur son territoire, lorsque ces voyageurs sont ses ressortissants ou ont leur résidence habituelle dans cet Etat.

Comme exposé ci-dessus, le système de la Convention étant pratiquement semblable au régime prévu par la loi du 25 août 1891, la Belgique n'aurait aucune raison de formuler cette réserve.

Etendue de la responsabilité. (art. 2),

4. Les dispositions de cet article correspondent pratiquement à l'article 4 de la loi du 25 août 1891 sur le contrat de transport ainsi conçu:

« Il (le transporteur) est responsable de l'avarie ou de la perte des choses, ainsi que des accidents survenus aux voyageurs, s'il ne prouve pas que l'avarie, la perte ou les accidents proviennent d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée. »

Pour l'application de cet article, sont considérées comme causes étrangères: la force majeure, la faute de la victime, la faute d'un tiers,

Dans le texte de la convention, la notion de «force majeure» est énoncée comme «circonstances extérieures à l'exploitation que le chemin de fer, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier».

Cette définition se retrouve dans d'autres conventions internationales: C. I. V., article 30, § 2 (1), C. I. M., article 27, § 2 (2) C. M. R., article 17 (3).

5. D'après l'article 2, § 1. le chemin de fer est responsable de l'accident survenu pendant que le voyageur séjourne dans le véhicule, qu'il y entre ou qu'il en sort.

L) Convention ne concerne donc pas les accidents survenus en dehors de ces trois hypothèses, notamment lorsque

~ de begeleiders van zendingen verricht overeenkomstig de C. I. M. (begeleiders van begrafenisvervoer, van levende dieren of van hepaalde goederen) (2).

3. Het bestaan van de nationale wetgeving enerzijds en een Internationale Overeenkomst anderzijds heeft voor gevolg dat de reizigers die getroffen worden door een zelfde spoorwegongeval zouden kunnen behandeld worden op grond van verschillende wetgevingen naar gelang dat zij in het bezit zijn van een nationaal of internationaal vervoerdocument. Om deze dualiteit te verhelpen hadden sommige Staten voorgesteld dat de Overeenkomst niet van toepassing zou zijn op de onderhorigen van de Staat waar het ongeval zich heeft voorgedaan noch op de personen die hun gewoon verblijf in deze Staat hebben.

Dit voorstel tot algemene uitsluiting van de onderhorigen (en van de personen die hun gewoon verblijf in de Staat hebben) dat de dualiteit gegrond op de aard van het vervoerdocument vervangt door een discriminatie gegrond op de nationaliteit (en het verblijf) van het slachtoffer, werd verworpen.

Bij wijze van compromis bepaalt artikel 1, § 2, dat elke Overeenkomstsluitende Staat het recht heeft te verklaren dat hij zich het recht voorbehoudt de Overeenkomst niet toe te passen op de reizigers getroffen door een ongeval overkomen op zijn grondgebied, wanneer zij onderhorigen zijn of hun gewoon verblijf in deze Staat hebben.

Zoals hierboven uiteengezet, heeft België geen enkele reden om dit voorbehoud te maken vermits de Overeenkomst feitelijk dezelfde regeling inhoudt als vastgelegd werd door de wet van 25 augustus 1891.

Omvang van de aansprakelijkheid (art. 2).

4. De bepalingen van dit artikel komen praktisch overeen met artikel 4 van de wet van 25 augustus 1891 op de overeenkomst betreffende het vervoer, dat luidt als volgt:

«Hij (de vervoerder) is verantwoordelijk voor de schade of het verlies van de zaken alsook voor de ongevallen die de reizigers overkomen, als hij niet bewijst dat de schade, het verlies of de ongevallen het gevolg zijn van een vreemde oorzaak die hem niet ten laste kan gelegd worden».

Voor de toepassing van dit artikel worden beschouwd als vreemde oorzaak: overmacht, fout van het slachtoffer en fout van een derde.

In de tekst van de Overeenkomst wordt het begrip «overmacht» bepaald als «aan de exploitatie vreemde omstandigheden welke de spoorweg, niettegenstaande de zorg die vereist was volgens de aard van de goederen niet heeft kunnen vermijden en waarvan hij de gevolgen niet heeft kunnen verhinderen».

Deze bepaling is eveneens opgenomen in andere internationale verdragen: C. I. V., artikel 30, § 2 (1), C. I. M., artikel 27, § 2 (2), C. M. R., artikel 17(3).

5. Volgens artikel 2, § 1, is de spoorweg aansprakelijk voor het ongevalsoverkomen gedurende het verblijf van de reiziger in het rijtuig alsook bij het in- en uitstappen.

Deze Overeenkomst is dus niet van toepassing op de ongevallen overkomen buiten deze drie gevallen, inz on-

(2) C. I. M., Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer, signé à Berne le 25 février 1961, approuvée par la loi du 4 mars 1964 (Molliteur belge du 22 janvier 1965), entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1965.

(3) C. M. R., Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, conclue à Genève le 19 mai 1956 et approuvée par la loi du 4 septembre 1962 (Molliteur belge du 8 novembre 1962).

(2) C. I. M., Internationale Overeenkomst betreffende het vervoer van goederen per spoorweg, getekend te Bern op 25 februari 1961, goedgekeurd door de wet van 4 maart 1964 (Belgisch Staatsblad van 22 januari 1965), in werking getreden op 1 januari 1965.

(3) C. M. R., Verdrag betreffende de Overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg gesloten te Genève op 19 mei 1956 en goedgekeurd door de wet van 4 september 1962 (Belgisch Staatsblad van 8 november 1962).

Le voyageur circule dans les installations du chemin de fer pour se diriger vers le train, pour un transbordement nécessité par une correspondance ou pour aller se restaurer dans le buffet de la gare, etc. Dans tous ces cas, la responsabilité du chemin de fer ne sera pas régie par la Convention, mais par le droit national (art. 2, § 5 et art. 18).

Dommages-intérêts (art. 3, à 9 et 21).

6. Les articles 3 et 4 prévoient l'indemnisation de tous les dommages matériels, notamment les frais médicaux ou funéraires, la réparation du préjudice causé par l'incapacité de travail, l'indemnisation des ayants droit de la victime décédée.

7. En ce qui concerne le dommage moral et esthétique, la convention renvoie au droit national. En cette matière, il n'a pas été possible d'aboutir à une solution uniforme, certains pays n'accordant jamais d'indemnité pour dommage moral, tandis que d'autres ne la prévoient qu'en cas de faute prouvée ou avec un montant maximum fixé par la loi.

8. Le montant des dommages-intérêts est déterminé selon le droit national; toutefois, il est fixé une limite maximale de 200 000 F or en capital ou en rente annuelle correspondant à ce capital, pour chaque voyageur, dans le cas où le droit national prévoit une limite maximale d'un montant inférieur.

Cette disposition fut l'une des plus controversées de la convention.

Certains pays, comme la Belgique, la France, les Pays-Bas, le Luxembourg, la Grande-Bretagne, la Suisse, ne connaissent aucune limite maximum; les législations d'autres pays prévoient un montant maximum en capital ou en rente, pour la responsabilité fondée sur le risque d'exploitation (Allemagne: rente annuelle de 15 000 DM; Autriche: capital de 600 000 shillings; Danemark: rente annuelle de 8 000 couronnes).

A titre de compromis, le texte adopté renvoie au droit national, avec obligation de majorer la limite maximum éventuelle jusqu'à 200 000 F-or.

De plus, cette limitation éventuelle ne s'applique pas en cas de dol ou de faute lourde du chemin de fer (art. 8).

9. L'unité monétaire visée dans la convention est le franc-or d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0,900 d'or fin (art. 21).

La même unité monétaire est utilisée dans la C. I. V. (art. 57), la C. L. M. (art. 57) et la C. M. R. (art. 23).

Il s'agit de l'ancien franc-or suisse de 1931, qui vaut environ 16,30 francs belges.

La Convention aérienne de Varsovie et la Convention de Rome (4) utilisent une autre unité monétaire, le franc-or de 65,5 milligrammes d'or au titre de 0,900 d'or fin (ancien franc français 1928, dit franc Poincaré), qui vaut environ 3,31 FB soit environ 5 fois moins.

(1) Convention de Varsovie du 12 octobre 1929, amendée il La Haye le 28 septembre 1955, approuvée par les lois des 7 avril 1936 et 30 juillet 1963 (voir art. 5). (*Moniteurs belges* du 24 septembre 1936 et 22 novembre 1963).

Convention de Rome du 7 octobre 1952, relative aux dommages causés aux tiers par des aéronefs, approuvée par la loi du 11 juillet 1966 (voir art. 11). (*Moniteur belge* du 27 septembre 1966).

derhcid wanneer de reiziger in de installaties van de spoorweg loopt om zich naar de trein te begeven, om over te stappen voor een verbinding of om zich naar het buffet van het station te begeven enz. In al deze gevallen wordt de aansprakelijkheid van de spoorweg niet geregeld door de Overeenkomst, maar door de nationale wetgeving (art. 2, § 5 en art. 18).

Schadevergoeding (art. 3 tot 9 en 21).

6. De artikelen 3 en 4 schrijven de vergoeding voor van alle materiële schade, inzonderheid de medische of begrafeniskosten, de vergoeding voor de schade ingevolge werkonbekwaamheid, de vergoeding van de rechthebbenden van het overleden slachtoffer.

7. Met betrekking tot de morele en esthetische schade verwijst de Overeenkomst naar de nationale wetgeving. Terzake was het niet mogelijk tot een eenvormige oplossing te komen daar sommige landen geen vergoeding voor morele schade toekennen, terwijl andere ze slechts toekennen in geval van bewezen fout of met een door de wet vastgesteld maximumbedrag.

8. Het bedrag van de schadevergoeding wordt vastgesteld op grond van de nationale wetgeving; er is echter een maximumbedrag van 200 000 goudfranken vastgesteld in de vorm van kapitaal of jaarrente met dit kapitaal overeenstemmend per reiziger, indien de nationale wetgeving een lager maximumbedrag vastgesteld heeft.

Deze bepaling was een van de meest betwiste van de Overeenkomst.

Bepaalde landen zoals België, Frankrijk, Nederland, Luxemburg, Groot-Brittannië, en Zwitserland stellen geen enkel maximumbedrag vast; de wetgevingen van andere landen stellen een maximumbedrag vast in kapitaal of in rente, voor de aansprakelijkheid gegrond op het exploitatierisico (Duitsland: jaarrente van 15 000 DM; Oostenrijk: kapitaal van 600 000 shilling; Denemarken: jaarrente van 8 000 kronen).

Bij wijze van compromis verwijst de aanvaarde tekst naar de nationale wetgeving met de verplichting om het eventuele maximumbedrag te verhogen tot 200 000 goudfranken.

Daarenboven is de eventuele beperking niet van toepassing in geval van bedrieglijk opzet of zware schuld van de spoorweg (art. 8).

9. De munteenheid bedoeld in de Overeenkomst is de goudfrank met een gewicht van 10/31 gram en een gehalte van 0,900 Fijn goud (art. 21).

Dezelfde munteenheid wordt gebruikt in de C. I. V. (art. 57), in de C. I. M. (art. 57) en in de C. M. R. (art. 23).

Het betreft de vroegere Zwitserse goudfrank van 1931, die ongeveer 16,30 Belgische franken waard is.

De Luchtvaartovereenkomst van Warschau en het Verdrag van Rome (4) gebruiken een andere munteenheid, de goudfrank van 65,5 milligram goud met een gehalte van 0,900 fijn goud, (vroeger Franse frank 1928, de zogenaamde Poincaréfrank), die ongeveer 3,31 Belgische frank waard is, dus 5 maal minder,

(4) Overeenkomst van Warschau van 12 oktober 1929, aangenomen te 's-Gravenhage op 28 september 1955, goedgekeurd door de wetten van 7 april 1936 en 30 juli 1963 (art. 5). (*Belgische Staatsbladen* van 24 september 1936 en 22 november 1963).

Verdrag van Rome van 7 oktober 1952 betreffende de schade door buitenlandse luchtvaartuigen aan derden op het aardoppervlak veroorzaakt, goedgekeurd door de wet van 14 juli 1966 (art. 11) (*Belgisch Staatsblad* van 27 september 1966).

la. Compte tenu de la similitude de l'étendue de la responsabilité et du renvoi au droit national, en ce qui concerne le dommage moral et le montant des dommages-intérêts, la situation du voyageur belge ou étranger, porteur d'un billet international, et victime d'un accident en Belgique, restera pratiquement inchangée.

Par contre, en cas d'accident dans un pays étranger, la situation du même voyageur sera fortement améliorée:

- dans les pays appliquant le système de la responsabilité à base de faute, la victime ne devra plus prouver la faute du chemin de fer, celle-ci étant présumée d'après la Convention;

- dans les pays dont la législation comportait une limite maximale (en rente ou en capital) de l'indemnité, cette limite devra être portée à 200 000 francs-or en capital ou en rente correspondante (correspondant à un capital d'environ 3 200 000 francs belges); ce maximum ne concerne que l'indemnité pour incapacité de travail ou pour perte de soutien, et n'englobe pas les frais médicaux, etc. qui ne sont pas limités, ni le dommage moral qui reste régi par le droit national. Le montant élevé de ce maximum, assorti de ces deux exceptions, équivaut en pratique dans la grande majorité des accidents, à la suppression d'une limitation.

Interdiction de limiter la responsabilité. (art. 10).

11. L'article 10 édicte l'interdiction pour le chemin de fer de s'exonérer totalement ou partiellement de sa responsabilité ou d'établir des limites inférieures aux montants prévus.

Cette disposition correspond à l'article 17 de la loi du 25 août 1891 sur le contrat intérieur et à l'article 23 de la Convention de Varsovie sur le transport aérien.

Exercice d'actions non prévues par la Convention (art. 12).

12. Dans les cas prévus à l'article 2, § 1 (c'est-à-dire accident survenu pendant que le voyageur séjourne dans les véhicules, qu'il y entre ou qu'il en sort), toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la Convention.

Une disposition semblable se retrouve dans d'autres conventions internationales: C. I. V., article 40; C. I. M., article 40; Convention de Varsovie, article 24; C. M. R., article 28.

Réclamations administratives (art. 13).

13. L'article 13 énonce que les réclamations en dommages-intérêts sont facultatives: cela signifie que la recevabilité d'une action judiciaire n'est pas subordonnée à l'introduction préalable d'une réclamation administrative.

Pour la facilité du voyageur, pareille réclamation peut être introduite auprès de quatre chemins de fer: celui du lieu de l'accident, celui de départ ou de destination, et celui du lieu du domicile du voyageur.

L'introduction de cette réclamation est utile, car elle suspend la prescription (voir art. 17).

10. Ten aanzien van de gelijke omvang van de aansprakelijkheid en van de verwijzing naar de nationale wetgeving wat de morele schade en het bedrag van de schadevergoeding betreft, is de toestand van de Belgische of vreemde reiziger die in het bezit is van een internationaal biljet en in België door een ongeval getroffen wordt, feitelijk ongewijzigd.

Daarentegen is bij een ongeval in het buitenland de toestand van dezelfde reiziger merkkelijk verbeterd:

- in de landen waar het stelsel van de aansprakelijkheid op grond van de fout toegepast wordt, moet het slachtoffer de fout van de spoorweg niet meer bewijzen daar deze door de Overeenkomst verondersteld wordt;

- in de landen waar de wetgeving een maximumbedrag in rente of in kapitaal had vastgesteld voor de vergoeding, wordt dit maximumbedrag gebracht op 200 000 goudfranken in kapitaal of in overeenstemmende rente (komt overeen met een kapitaal van nagenoeg 3 200 000 Belgische F); dit maximum betreft slechts de vergoeding voor werk- onbekwaamheid, of verlies van steun en omvat geen riedische kosten enz. die niet beperkt zijn, noch de morele schade die geregeld blijft door de nationale wetgeving. Het hoog bedrag van dit maximum gepaard met deze twee uitzonderingen betekent feitelijk dat er in de meeste ongevallen geen beperking bestaat.

Verbod van beperking van de aansprakelijkheid (art. 10).

11. Artikel 10 verbiedt de spoorweg zich volledig of gedeeltelijk vrij te maken van zijn verantwoordelijkheid of van grenzen vast te stellen die lager liggen dan de voorziene bedragen.

Deze bepaling komt overeen met artikel 17 van de wet van 25 augustus 1891 op de Overeenkomst betreffende het binnenvervoer en met artikel 23 van de overeenkomst van Warschau betreffende de Luchtvaart.

Instelling van vorderingen die niet in de Overeenkomst voorzien zijn (art. 12).

12. In de gevallen opgesomd in artikel 2, § 1 (dus ongevallen overkomen tijdens het verblijf van de reiziger in de rijtuigen of bij liet in- of uitstappen kan enigerlei vordering tot aansprakelijkheid, hoe dan ook, slechts gesteld worden onder de voorwaarden en binnen de grenzen bepaald bij de Overeenkomst.

Een dergelijke bepaling is ook opgenomen in andere internationale Verdragen: C. I. V., artikel 40; C. I. M., artikel 40; Overeenkomst van Warschau, artikel 24; C. M. R., artikel 28.

Administratieve klachten (art. 13).

13. Artikel 13 bepaalt dat de klachten tot schadevergoeding facultatief zijn: zulks betekent dat de ontvankelijkheid van een rechtsovereenkomst niet afhangt van de voorafgaande indiening van een administratieve klacht.

Voor het gemak van de reiziger kan dergelijke klacht ingediend worden bij vier spoorwegen: de spoorweg van de plaats van het ongeval, de spoorweg van vertrek of van bestemming, of de spoorweg van de woonplaats van de reiziger.

De indiening van dergelijke klacht is nuttig want zij schorst de verjaring (art. 17).

Chemin de fer
contre lequel l'action judiciaire peut être exercée (art.. 14).

14. L'action judiciaire ne peut être exercée que contre le chemin de fer responsable, c'est-à-dire qui exploite la ligne sur laquelle l'accident s'est produit (voir art.. 2, § 6).

La Convention n'admet donc pas l'idée d'une responsabilité collective de tous les chemins de fer participant à un transport déterminé, comme en matière de transport international de bagages (C.L.V., art.. 43) ou de marchandises (CLM., art.. 43).

Extinction des actions (art.. 16).

15. Le voyageur ou son ayant droit perd son droit d'action, s'il ne signale pas l'accident, dans les trois mois à compter de la connaissance du dommage, à l'un des quatre chemins de fer indiqués ci-dessus.

Cette sanction sévère a été justifiée par la circonstance que dans l'exploitation du chemin de fer, qui est un transport de masses, les cas sont nombreux où le chemin de fer n'a pas connaissance de l'accident, à défaut d'avis de la part du lésé; si le chemin de fer ne reçoit pas cet avis dans un délai raisonnable, il deviendrait extrêmement malaisé d'élucider les circonstances d'un accident qui ferait l'objet d'une action judiciaire pouvant être intentée par exemple près de 5 ans plus tard (voir art. 17).

La rigueur de la sanction liée à l'omission de l'avis a cependant été largement atténuée par le § 2.

Prescription des actions (art.. 17).

16. Les actions en dommages-intérêts fondées sur la Convention sont prescrites:

a) pour la victime, par trois ans à compter du lendemain de l'accident;

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

En cas d'introduction d'une réclamation administrative, ces délais sont suspendus jusqu'au jour où le chemin de fer rejette la réclamation.

En Belgique, l'action née du contrat de transport de personnes, à l'exception de celle qui résulte d'un fait qualifié par la loi pénale, est prescrite par un an (loi du 25 août 1891, art. 9); l'action civile fondée sur une infraction est de cinq ans (art. 26 de la loi du 17 avril 1878 contenant le titre préliminaire du Code de procédure pénale, modifiée par la loi du 30 mai 1961),

Autres dispositions,

17. Les dispositions des articles 9, II, 19, 20, 21, 23, 24 à 28 correspondent respectivement aux articles 38, 39, 55, 56, 57, 63, 64 à 69 de la C. L.V..

* * *

Le *Protocole A* a pour objet de porter de 9 à 11 le nombre des membres du Comité administratif de l'Office Central des transports internationaux par chemins de fer.

Spoorweg waartegen de rechtsvordering
kan uitgeoefend worden (art.. 14).

14. De rechtsvordering kan slechts uitgeoefend worden tegen de aansprakelijke spoorweg, dus de spoorweg die de lijn exploiteert waarop het ongeval zich heeft voorgedaan (zie art. 2, § 6).

De Overeenkomst aanvaardt het principe van een collectieve aansprakelijkheid van al de spoorwegen die een bepaald vervoer verzekeren niet, hetgeen wel het geval is voor het internationaal vervoer van bagage (C. L. V., art.. 43) of van goederen (CLM., art.. 43).

Vervallen van de vorderingen (art.. 16).

15. De reiziger of zijn rechthebbende verliest zijn vorderingsrecht als hij niet binnen drie maanden nadat hij kennis heeft gekregen van de schade, één van de vier hierboven aangeduide spoorwegen verwittigt van het ongeval.

Deze strenge sanctie werd verantwoord doordat er in de exploitatie van een spoorweg, die een massavervoerder is, talrijke gevallen bestaan waarbij de spoorweg niet verwittigd wordt van het ongeval, dus geen bericht krijgt vanwege de beuadeelde; indien de spoorweg dit bericht niet ontvangt binnen een redelijke termijn, wordt het zeer moeilijk de omstandigheden op te klaren van een ongeval waartegen bijvoorbeeld bijna vijf jaar later nog een rechtsvordering kon worden ingesteld (art. 17).

De strengheid van de sanctie verbonden aan het wegblijven van de kennisgeving wordt echter gevoelig verzacht door § 2.

Verjaring van de rechtsvorderingen (art.. 17).

16. De vorderingen tot schadevergoeding gegrond op deze Overeenkomst verjaren:

a) voor het slachtoffer, drie jaren te rekenen van de dag na die van het ongeval;

b) voor de andere rechthebbenden drie jaren, te rekenen van de dag na die van het overlijden van het slachtoffer, zonder dat deze termijn echter langer mag zijn dan vijf jaren te rekenen van de dag na die van het ongeval.

In geval van indiening van een administratieve klacht worden deze termijnen geschorst tot op de dag waarop de spoorweg de klacht afwijst.

In België verjaart de vordering ontstaan uit de Overeenkomst van personenvervoer na een jaar (wet van 25 augustus 1891, art.. 9) behalve deze die voortvloeit uit een feit dat valt onder de strafwet; de burgerlijke vordering gegrond op een overtreding verjaart na vijf jaren (art.. 26 van de wet van 17 april 1878 met de voorafgaande titel van het Wetboek van strafvordering, gewijzigd door de wet van 30 mei 1961).

Andere bepalingen.

17. De bepalingen van artikel 9, II, 19, 20, 21, 23, 24 tot 28 komen respectievelijk overeen met de artikels 38, 39, 55, 56, 57, 63, 61 tot 69 van de C. L.V.

* * *

Het *Protocol A* heeft tot doel het getal van de leden van de Commissie van Beheer van het Centraal Bureau voor het internationaal vervoer per spoorweg van 9 op 11 te brengen.

Cette modification exige l'adaptation de l'annexe II de la C. L. V. et de l'annexe V de Ja C. I. M., ce qui nécessite la ratification par les Etats parties à ces conventions,

Le *Protocole: B* a pour but de permettre aux deux parties territoriales de l'Allemagne d'appliquer les dispositions de la Convention additionnelle, selon la procédure prévue au chiffre I du Protocole additionnel à Ja C. L. V. et à la C. I. M. du 25 février 1961.

Le Ministre des Affaires étrangères,

gen. Voor deze Wijziging is de aanpassing nodig van bijlage II tot de C. L. V. en van bijlage V tot de C. I. M., hetgeen de bekwiching vereist van de tot deze Overeenkomst toegetreden Staten.

Het *Protocol B* heeft tot doel de twee grondgebieden van Duitsland in de mogelijkheid te stellen de bepalingen van de Aanvullende Overeenkomst toe te passen, volgens de procedure voorgeschreven in I van het Aanvullend Protocol tot de C. L. V. en tot de C. I. M. van 25 februari 1961.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

P, HARMEL.

Le Ministre des Communications,

De Minister van Verkeerswezen,

M. BERTRAND,

Le Ministre des Relations commerciales extérieures,

De Minister [Jan Buitenlandse Handelsbetrekkingen,

A. DE WINTER

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Affaires étrangères, le 17 novembre 1967, d'une demande d'avis sur un projet de loi «portant approbation des actes Internationaux suivants:

1) convention additionnelle à la convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemin de fer (C. L. V.) du 25 février 1961, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs;

2) protocole A, portant modification du § 2, a. de l'annexe V à la convention C. I. M. et de l'annexe II à la convention C. L. V.;

3) protocole B complétant la convention additionnelle du 26 février 1966, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs,

faits à Berrie, le 26 février 1966» a donné le 29 novembre 1967 l'avis suivant:

Le projet n'appelle pas d'observation,

La Chambre était composée de:

Messieurs: G. Van Bunnou, conseiller d'Etat, président,

J. Masquelin et Madame G. Ciselet, conseillers d'Etat,

R. Pirson et G. Aronstein, assesseurs de la section de législation,

G. De Leuze, greffier adjoint, greffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. G. Van Bunnou.

Le rapport a été présenté par M. W. Lahaye, auditeur général adjoint.

Le Greffier,

(s.) G. DE LEUZE.

Le Président.

(s.) G. VAN BUNNEN.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 17^e november 1967 door de Minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te diëren over een ontwerp van wet «houdende goedkeuring van de volgende internationale akten:

1) aanvullende overeenkomst bij de internationale overeenkomst betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (C. L. V.) van 25 februari 1961, nopens de aansprakelijkheid van de spoorweg voor dood en verwonding van reizigers;

2) protocol A, houdende wijziging van ~ 2, a. van de bijlage V van de overeenkomst C. I. M. en van de bijlage II van de overeenkomst C. L. V.;

3) protocol B tot aanvulling van de aanvullende overeenkomst van 26 februari 1966 nopens de aansprakelijkheid van de spoorweg voor dood en verwonding van reizigers;

opgemaakt te Berrie, op 26 februari 1966» heeft de 2^{ge} november 1967 het volgend advies gegeven:

Bij het ontwerp zijn geen opmerkingen te maken.

De kamer was samengesteld uit:

De Heren: G. Van Bunnou, staatsraad, voorzitter,

J. Masquelin en Mevrouw G. Ciselet, staatsraden,

R. Pirson en G. Aronstein, bijzitters van de afdeling wetgeving,

G. De Leuze, adjunct-griffier, griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd vastgesteld onder toezicht van de H. G. Van Bunnou.

Het verslag werd uitgebracht door de H. W. Lahaye, adjunct-auditeur-generaal.

De Griffier,

(get.) G. DE LEUZE,

De Voorzitter,

(get.) G. VAN BUNNEN,

PROJET DE LOI**BAUDOUIN,**

Roi des Belges,

A tous. présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires étrangères, de Notre Ministre des Communications et de Notre Ministre des Relations commerciales extérieures,

Nous AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Notre Ministre des Affaires étrangères, Notre Ministre des Communications et notre Ministre des Relations commerciales extérieures sont chargés de présenter en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit:

Article: unique,

Les actes internationaux suivant:

1) Convention additionnelle à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemin de fer (C. L.V.) du 25 février 1961, relative à la responsabilité: du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs;

2) Protocole A, portant modification du § 2, a, de l'Annexe V à la Convention E. I. M. et de l'Annexe II à la Convention E. I. V.;

3) Protocole B complétant la Convention additionnelle du 26 février 1966, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs,

faits à Berne, le 26 février 1966, sortiront leur plein et entier effet,

Donné à Bruxelles, le 15 décembre 1967.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Affaires étrangères.

Le Ministre des Communications.

Le Ministre des Relations commerciales extérieures,

A, DE WINTER.**WETSONTWERP****BOUDEWIJN,**

Koning der Beigen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, ONZE GROET.

Op die voordracht van Onze Minister van Buitenlandse Zaken, van Onze Minister van Verkeerswezen en van Onze Minister van Buitenlandse Handelsbetrekkingen,

HEBBEN **WIJ** BESLOTEN EN BESLUITEN **WIJ** :

Onze Minister van Buitenlandse Zaken, Onze Minister van Verkeerswezen en Onze Minister van Buitenlandse Handelsbetrekkingen zijn qelast, in Onze naam, bij de Wetgevende Kamers het wetsontwerp in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Enig artikel.

De volgende internationale akten:

1) Aanvullende Overeenkomst bij de Internationale Overeenkomst betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (E. I. V.) van 25 februari 1961, nopens de aansprakelijkheid van de spoorweg voor dood en verwonding van reizigers;

2) Protocol A, houdende wijziging van § 2, a. van de Bijlage V van de Overeenkomst E. I. M. en van de Bijlage II van de Overeenkomst C. I. V.,

3) Protocol B tot aanvulling van die Aanvullende Overeenkomst van 26 februari 1966 nopens die aansprakelijkheid van de spoorweg voor dood en verwonding van reizigers,

opgemaakt te Bern, op 26 februari 1966, zullen volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, 15 december 1967.

VAN KONINGSWEGE:

De Minister van Buitenlandse Zaken,

De Minister van Verkeerswezen,

M. BERTRAND,

De Minister van Buitenlandse Handelsbetrekkingen,

no

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
ET DU COMMERCE EXTÉRIEUR

Convention additionnelle à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs

Les Plénipotentiaires soussignés,

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

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

Article 1^{er}

Champ d'application

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

a) les voyageurs dont le transport est régi par la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961,

b) les convoyeurs des envois effectués conformément à la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) du 25 février 1961.

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

Article 2

Etendue de la responsabilité

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

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

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

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

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

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

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

MINISTERIE VAN BUITENLANDSE ZAKEN
EN BUITENLANDSE HANDEL

(Vertaling)

Aanvullende Overeenkomst bij de Internationale Overeenkomst betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (CIV) van 25 februari 1961, nopens de aansprakelijkheid van de spoorweg voor dood en verwonding van reizigers

De Ondergetekende Gevolmachtigden,

het nut erkennende om de aansprakelijkheid van de spoorweg voor schade tengevolge van dood, verwonding of alle andere schending van de lichamelijke of geestelijke gaafheid van een reiziger alsmede voor schade of verlies van zaken, welke deze bij zich had, overkomen tijdens internationaal vervoer, te regelen,

hebben besloten de Internationale Overeenkomst betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (CIV) van 25 februari 1961 door een Aanvullende Overeenkomst te vervolmaken, en zijn omtrent de volgende artikelen overeengekomen:

Artikel 1

Toepasselijkheid

§ 1. Deze Overeenkomst regelt de aansprakelijkheid van de spoorweg voor schade, veroorzaakt aan reizigers tengevolge van een ongeval op het grondgebied van een Staat, welke Partij is bij deze Overeenkomst. In de zin van deze Overeenkomst wordt onder « reiziger » verstaan:

1) de reizigers, waarvan het vervoer wordt geregeld door de Internationale Overeenkomst betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (CIV) van 25 februari 1961,

b) de begeleiders van goederen, waarvan het vervoer wordt geregeld door de Internationale Overeenkomst betreffende het goederen vervoer per spoorweg (CIM) van 25 februari 1961.

§ 2. Elke contracterende Staat kan op het moment, dat hij deze Overeenkomst ondertekend of de akte van bekrachtiging of van toetreding nederlegt, verklaren dat hij zich het recht voorbehoudt deze Overeenkomst niet toe te passen op reizigers, die het slachtoffer zijn van ongevallen, welke op hun grondgebied plaatsvinden, wanneer deze onderdanen zijn van die Staat of hun gewone verblijfplaats op het grondgebied daarvan hebben

Artikel 2

Omvang der aansprakelijkheid

§ 1. De spoorweg is aansprakelijk voor schade, welke het gevolg is van dood, verwonding of alle andere schending van de lichamelijke of geestelijke gaafheid van een reiziger en welke is veroorzaakt door een ongeval in verband met het spoorwegbedrijf gedurende het verblijf van de reiziger in de rijtuigen alsmede bij het in- en uitstappen.

De spoorweg is bovendien aansprakelijk voor schade, welke het gevolg is van beschadiging of geheel of gedeeltelijk verlies van zaken, welke de door een zodanig ongeval getroffen reiziger (hetzij) op zich droeg hetzij bij zich had als handbagage, levende dieren inbegrepen.

§ 2. De spoorweg is van deze aansprakelijkheid ontheven, indien het ongeval is veroorzaakt door omstandigheden buiten het spoorwegbedrijf, welke de spoorweg, niettegenstaande de voor het bijzondere geval vereiste zorgvuldigheid, niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kon verhelpen.

§ 3. De spoorweg is geheel of gedeeltelijk van deze aansprakelijkheid ontheven in de mate, waarin het ongeval te wijten is aan schuld van de reiziger of aan een gedraging van deze, welke niet overeenkomt met het normale gedrag van reizigers.

§ 4. De spoorweg is ontheven van deze aansprakelijkheid, indien het ongeval te wijten is aan een gedraging van een derde welke, de spoorweg, niettegenstaande de voor het bijzonder geval vereiste zorgvuldigheid, niet kon afwenden en waarvan hij de gevolgen niet kon ondervangen.

Indien de aansprakelijkheid van de spoorweg niet ingevolge het vorige lid is uitgesloten, is de spoorweg voor het geheel aansprakelijk binnen de grenzen van deze Overeenkomst behoudens verhaal tegenover de derde.

§ 5. De Overeenkomst heeft geen betrekking op de aansprakelijkheid die op de spoorweg kan rusten voor de gevallen, die niet in ~ 1 zijn voorzien.

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

Article 3

Dommages-intérêts en cas de mort du voyageur

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

a) les frais nécessaires consécutifs au décès, notamment ceux du transport du corps, d'inhumation et d'incinération;

b) si la mort n'est pas survenue immédiatement, les dommages-intérêts définis à l'article 4.

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

Article 4

Dommages-intérêts en cas de blessures du voyageur

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

a) les frais nécessaires, notamment ceux de traitement et de transport;

b) la réparation du préjudice causé, soit par l'incapacité de travail totale ou partielle, soit par l'accroissement des besoins.

Article 5

Réparation d'autres préjudices

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

Article 6

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

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

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

Article 7

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

Quand, en vertu des dispositions de la présente Convention, des dommages-intérêts pour avarie ou pour perte totale ou partielle des objets que le voyageur victime d'un accident avait, soit sur lui, soit avec lui comme colis à main, y compris les animaux, sont mis à la charge du chemin de fer, il peut être réclamé la réparation du dommage, jusqu'à concurrence de 2 000 francs par voyageur.

Article 8

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

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

§ 6. De « aansprakelijke spoorweg » in de zin van deze Overeenkomst is de spoorweg, welke volgens de lijst van lijnen, bedoeld in artikel 59 van de CIV, de lijn exploiteert waarop het ongeval heeft plaats gehad. Indien volgens de vermelde lijst een lijn gemeenschappelijk wordt geëxploiteerd, is ieder van de aan de gemeenschappelijke exploitatie deelnemende spoorwegen aansprakelijk.

Artikel 3

Schadevergoeding in geval van dood van de reiziger

§ 1. In geval van dood van de reiziger omvat de schadevergoeding:

a) de noodzakelijke kosten die uit de dood voortvloeien, onder andere die van vervoer van het lijk, van begravenis en van crematie;

b) Indien de dood niet onmiddellijk is ingetreden, de schadevergoeding bedoeld in artikel 4.

§ 2. Indien door de dood van de reiziger personen, tegenover wie hij een wettelijke onderhoudsverplichting had of in de toekomst zou hebben gehad, worden beroofd van hun ondersteuning, worden zij eveneens voor dit verlies schadeloos gesteld. De vordering tot schadevergoeding van personen, waarvan de reiziger het onderhoud op zich had genomen zonder daartoe wettelijk verplicht te zijn, blijft onderworpen aan het nationale recht.

Artikel 4

Schadevergoeding in geval van verwonding van de reiziger

In geval van verwonding of van alle andere schending van de lichamelijke of geestelijke gaafheid van de reiziger omvat de schadevergoeding :

a) de noodzakelijke kosten, onder andere die van behandeling en van vervoer;

b) de vergoeding van de schade, geleden hetzij door gehele of gedeeltelijke werkonbekwaamheid, hetzij door toeneming van de behoeften.

Artikel 5

Vergoeding van andere schade

Het nationale recht bepaalt, of en in welke mate de spoorweg gehouden is tot vergoeding van andere schade dan die welke is voorzien in de artikelen 3 en 4, onder andere de morele en stoffelijke schade (*pretium doloris*), alsmede de esthetische schade,

Artikel 6

Vorm en beperking van de schadevergoeding, in geval van dood of verwonding van de reiziger

§ 1. De schadevergoeding, bedoeld in artikel 3, § 2, en in artikel 4, onder b, wordt toegekend in de vorm van kapitaal; indien het nationale recht evenwel de toekenning van een rente toelaat, wordt de vergoeding in deze vorm toegekend, wanneer de gewonde reiziger of de rechthebbenden, bedoeld in artikel 3, § 2, daarom verzoeken.

§ 2. De hoogte der op grond van § 1 toe te kermen schadevergoeding wordt vastgesteld ingevolge het nationale recht. Voor de toepassing van deze Overeenkomst wordt evenwel een maximumbedrag van 200 000 franken in kapitaal of in jaarlijkse rente, naar verhouding tot dit kapitaal, vastgesteld in geval het nationale recht een maximumbedrag kent dat lager is dan dit bedrag.

Artikel 7

Beperking van de aansprakelijkheid in geval van schade of verlies van zal-en

Wanneer op grond van de bepalingen van deze Overeenkomst de spoorweg wordt aangesproken voor vergoeding van schade voor beschadiging of verlies van zaken, welke de reiziger, die het slachtoffer is van een ongeval, hetzij op zich droeg, hetzij bij zich had als handbagage, levende dieren inbegrepen, kan schadevergoeding worden gevorderd tot ten hoogste 2 000 franken per reiziger.

Artikel 8

Hoogte der schadevergoeding bij opzet of grove schuld

De bepalingen van de artikelen 6 en 7 van deze Overeenkomst of die van het nationale recht, welke de schadevergoeding beperken tot een bepaald bedrag, zijn niet van toepassing, indien de schade het gevolg is van opzet of grove schuld van de spoorweg.

Article 9

Intérêts et restitution des indemnités

~ 1. L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, qui sont calculés à raison de cinq pour cent l'an. Ces intérêts courent du jour de la réclamation administrative ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

Toutefois, pour les indemnités dues en vertu des articles 3 et 4, les intérêts ne courent que du jour où les faits qui ont servi à la détermination de leur montant se sont produits, si ce jour est postérieur à celui de la réclamation ou de la demande en justice.

§ 2. Toute indemnité indéfinie perçue doit être restituée.

Article 10

Interdiction de limiter la responsabilité

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

Article 11

Responsabilité du chemin de fer pour ses agents

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

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

Article 12

Exercice d'actions non prévues par la présente Convention

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

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

Article 13

Réclamations administratives

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

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

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

Article 14

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

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

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

Artikel 9

Rente en terugbetaling der schadevergoeding

§ 1. De rechthebbende kan over het bedrag der schadevergoeding een rente van 5 % per jaar vorderen. De rente loopt vanaf de datum van indiening van de administratieve klacht of, indien geen administratieve klacht is ingediend, vanaf de dag van indiening van de rechtsvordering.

De rente over de schadevergoeding, bedoeld in de artikelen 3 en 4, loopt evenwel eerst vanaf de dag waarop de feiten die hebben geleid tot het vaststellen van de hoogte daarvan zijn ontstaan, indien deze dag valt na die van de administratieve klacht of van de rechtsvordering.

§ 2. Elke ten onrecht ontvangen schadevergoeding moet worden terugbetaald.

Artikel 10

Verbod tot beperking der aansprakelijkheid

De tarieven en bijzondere, tussen de spoorweg en de reiziger gesloten overeenkomsten welke bij voorbaat de spoorweg geheel of gedeeltelijk ontlasten van zijn aansprakelijkheid of welke de op de spoorweg rustende bewijslast omkeren, dan wel de schadevergoeding verder beperken dan in de artikelen 6, § 2, en 7 is voorzien, zijn van rechtswege nietig. Deze nietigheid heeft niet tot gevolg de nietigheid van de vervoerovereenkomst, welke onderworpen blijft aan de bepalingen van de CIV en van deze Overeenkomst.

Artikel 11

Aansprakelijkheid vande spoorweg voor zijn personeel

De spoorweg is aansprakelijk voor het bij hem in dienst zijnde personeel, alsmede voor andere personen, van wier diensten hij gebruik maakt voor de uitvoering van het vervoer, waarmede hij belast is.

Indien het spoorwegpersoneel evenwel op verzoek van de reizigers diensten verleent, waartoe de spoorweg niet verplicht is, wordt het personeel geacht te handelen voor de rekening van de reizigers, aan wie het deze diensten verleent.

Artikel 12

Instelling van vorderingen welke niet in deze Overeenkomst zijn voorzien

In de gevallen, bedoeld in artikel 2, § 1, kan een rechtsvordering tegen de spoorweg ter zake van aansprakelijkheid, waarop deze vordering ook moge berusten, slechts worden ingesteld onder de voorwaarden en bepalingen, voorzien in deze Overeenkomst.

Hetzelfde geldt voor alle rechtsvorderingen tegen personen, voor wie de spoorweg ingevolge artikel 11 aansprakelijk is.

Artikel 13

Administratieve klachten

§ 1. De administratieve vorderingen tot schadevergoeding ingevolge deze Overeenkomst zijn facultatief; zij kunnen worden ingesteld tegen een van de volgende spoorwegen, voor zover deze zijn zetel heeft op het gebied van een Staat, welke Partij is bij de genoemde Overeenkomst :

- 1° de aansprakelijke spoorweg, indien ingevolge artikel 2, § 6, twee spoorwegen aansprakelijk zijn, bij een van hen;
- 2° de spoorweg van vertrek;
- 3° de spoorweg van bestemming;
- 4° de spoorweg van de woonplaats of de gewone verblijfplaats van de reiziger.

§ 2. De administratieve klachten worden schriftelijke ingediend. De stukken, welke de rechthebbende van belang acht bij zijn vordering te voegen, moeten in origineel of in afschrift worden overgelegd; in het laatste geval behoorlijk gewaarmerkt, indien de spoorweg dit verlangt.

Artikel 14

Spoorweg tegen welke de rechtsvordering kan worden ingesteld

De rechtsvordering tot schadevergoeding, welke op deze Overeenkomst is gegrond, kan slechts worden uitgeoefend tegen de aansprakelijke spoorweg.

In geval van gezamenlijke exploitatie door twee spoorwegen heeft de elser de keus tussen deze spoorwegen. Het recht van keuze gaat te niet, wanneer de rechtsvordering tegen een dezer spoorwegen is ingesteld.

Article 15

Compétence

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

Article 16

Extinction des actions

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

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

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

a) si, dans le délai prévu au § 1, l'ayant droit a présenté une réclamation administrative auprès de l'un des chemins de fer désignés à l'article 13, § 1;

b) si l'ayant droit fournit la preuve que l'accident a eu pour cause une faute du chemin de fer;

c) si l'accident n'a pas été signalé, ou a été signalé en retard, à la suite de circonstances qui ne sont pas imputables à l'ayant droit;

d) si, pendant le délai mentionné au § 1, le chemin de fer responsable, ou, si d'après l'article 2, § 6, deux chemins de fer sont responsables, l'un de ceux-ci, a eu connaissance de l'accident du voyageur par une autre voie.

Article 17

Prescription des actions

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

a) pour la victime, par trois ans à compter du lendemain de l'accident;

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

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

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

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

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

Article 18

Droit national

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

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

Article 19

Règles générales de procédure

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

Artikel 15

Rechtsbevoegdheid

De rechtsvorderingen, welke op deze Overeenkomst zijn gegrond, kunnen slechts worden ingesteld bij de bevoegde rechter van de Staat, op wiens grondgebied het ongeval van de reiziger zich heeft voorgedaan, tenzij in overeenkomsten tussen Staten dan wel in concessies anders is bepaald.

Artikel 16

Vervallen der rechtsvordering

§ 1. De rechthebbende verliest zijn vorderingsrecht, indien hij niet binnen drie maanden, nadat hij kennis heeft gekregen van de schade, één van de spoorwegen bij welke ingevolge artikel 13 een administratieve klacht kan worden ingediend, van het ongeval van de reiziger in kennis heeft gesteld.

Wanneer van het ongeval door de rechthebbende mondeling kennis is gegeven, wordt hem door de spoorweg, aan welke de kennisgeving van het ongeval is gedaan, een bevestiging daarvan gegeven.

§ 2. Het vorderingsrecht vervalt evenwel niet :

a) indien binnen de in § 1 bedoelde termijn de rechthebbende een administratieve klacht heeft ingediend bij een van de in artikel 13, § 1, bedoelde spoorwegen;

b) indien de rechthebbende bewijst dat het ongeval te wijten is aan schuld van de spoorweg;

c) indien van het ongeval geen dan wel te laat is kennis gegeven ten gevolge van omstandigheden, die niet aan de rechthebbende verweten kunnen worden;

d) indien gedurende de termijn, bedoeld in § 1, de aansprakelijke spoorweg of, indien ingevolge artikel 2, § 6, twee spoorwegen aansprakelijk zijn, een van deze, van het ongeval van de reiziger langs een andere weg kennis heeft gekregen.

Artikel 17

Verjaring van het vorderingsrecht

§ 1. Het recht om schadevergoeding te vorderen op grond van deze Overeenkomst verjaart :

a) voor het slachtoffer na drie jaar, te rekenen van de dag volgende op die van het ongeval;

b) voor de andere rechthebbenden na drie jaar, te rekenen van de dag volgende op die van het overlijden van het slachtoffer, zonder dat deze termijn langer kan zijn dan vijf jaar, te rekenen van de dag volgende op die van het ongeval.

§ 2. Ingeval op grond van artikel 13 een administratieve klacht bij de spoorweg wordt ingediend, wordt de verjaring geschorst tot de dag, waarop de spoorweg de klacht schriftelijk afwijst en de stukken, die daarbij waren gevoegd, terugzendt. In het geval, dat de klacht gedeeltelijk wordt aanvaard, hervat de verjaring haar loop voor het gedeelte van de klacht, dat betwist blijft. Het bewijs van de ontvangst der klacht, of van het antwoord en van de teruggave der stukken rust op de partij, die hierop een beroep doet.

Latere administratieve klachten, die op dezelfde zaak betrekking hebben, schorsen de verjaring niet.

§ 3. Een rechtsvordering, welke verjaard is, kan niet meer worden ingesteld, zelfs niet in reconventie of bij wijze van exceptie.

§ 4. Behoudens de voorafgaande bepalingen wordt de verjaring geregeld door het nationaal recht.

Artikel 18

Nationaal recht

§ 1. Bij gebreke van bepalingen in deze Overeenkomst is het nationaal recht van toepassing:

§ 2. Voor de toepassing van deze Overeenkomst wordt onder « nationaal recht » verstaan het recht van de Staat, op wiens grondgebied het ongeval aan de reiziger is overkomen, met inbegrip van de regels van het internationaal privaatrecht.

Artikel 19

Algemene regelen van rechtspleging

Voor alle rechtsgeschillen, waartoe de toepassing van deze Overeenkomst leidt, wordt de voor de bevoegde rechter geldende rechtspleging gevolgd, onder voorbehoud van in deze Overeenkomst opgenomen andersluidende bepalingen.

Article 20

Exécution des jugements. - Cautions

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

Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, non plus qu'aux condamnations en dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur à raison du rejet de sa demande. Les transactions conclues entre les parties devant le juge compétent, en vue de mettre fin à une contestation, et au sujet desquelles un procès-verbal a été dressé judiciairement, ont valeur de jugement.

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

Article 21

Unité monétaire

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

Article 22

Transports mixtes

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

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

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

§ 3. Lorsque, par suite de circonstances exceptionnelles, le chemin de fer se trouve dans l'obligation d'interrompre provisoirement son exploitation et transporte ou fait transporter les voyageurs par un autre moyen de transport, il est responsable d'après le droit afférent à ce moyen de transport.

Néanmoins, les dispositions des articles 13 à 17, 18, § 2, 19 et 20, de la présente Convention demeurent applicables.

Article 23

Responsabilité en cas d'accidents nucléaires

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

Article 24

Signature

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

Article 25

Ratification et mise en vigueur

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

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

Artikel 20

Tenuitvoerlegging van vonnissen. - Zekerheidsstelling

§ 1. Wanneer de vonnissen, die op tegenspraak of bij verstek krachtens de bepalingen van deze Overeenkomst zijn gewezen door de bevoegde rechter, volgens de door die rechter toegepaste wetten uitvoerbaar zijn geworden, worden zij uitvoerbaar in elke andere contracterende Staat, zodra de in de desbetreffende Staat voorgeschreven formaliteiten zijn vervuld, Herziening van de inhoud der beslissing is niet geoorloofd.

Deze bepaling is niet van toepassing op vonnissen, die slechts voorlopig uitvoerbaar zijn, evenmin als op de veroordelingen tot schadevergoeding, die boven de kosten van het geding worden uitgesproken tegen een eiser wegens het afwijzen van zijn vordering. Schikkingen, welke tussen partijen zijn getroffen ten overstaan van de bevoegde rechter ten einde een rechtsstrijd te beëindigen en welke gerechtelijk zijn vastgesteld, hebben de rechtskracht van een vonnis.

§ 2. Zekerheidsstelling voor de betaling der kosten kan niet worden geëist bij rechtsvorderingen, die op deze Overeenkomst zijn gegrond.

Artikel 21

Munteenheid

Onder franken, waarin de in deze Overeenkomst genoemde bedragen zijn uitgedrukt, moeten worden verstaan goudfranken met een gewicht van 10/31 gram en een gehalte van 0,900.

Artikel 22

Gecombineerd vervoer

§ 1. Behoudens het bepaalde in § 2 is deze Overeenkomst niet van toepassing op schade, welke ontstaat tijdens het vervoer op lijnen van auto- of scheepvaartdiensten, welke op de lijst van lijnen, bedoeld in artikel 59 van de CIV, zijn ingeschreven.

§ 2. Wanneer spoorrijtuigen echter met een Iccry-boot worden vervoerd, is deze Overeenkomst van toepassing op de in artikel 2, § 1, bedoelde schade, welke veroorzaakt wordt door een ongeval in verband met het spoorwegbedrijf, dat zich voordoet gedurende het verblijf van de reiziger in deze rijtuigen, alsmede bij het in- en uitstappen.

Voor de toepassing van deze paragraaf wordt onder « Staat, op wiens grondgebied het ongeval zich heeft voorgedaan » verstaan de Staat, onder wiens vlag de ferry-boat vaart.

§ 3. Wanneer de spoorweg zich door buitengewone omstandigheden gedwongen ziet zijn exploitatie tijdelijk te onderbreken en de reizigers vervoert of doet vervoeren met een ander vervoermiddel, is hij aansprakelijk volgens het voor dat vervoermiddel geldende recht.

De artikelen 13 tot 17, 18, § 2, 19 en 20, van deze Overeenkomst blijven evenwel van toepassing.

Artikel 23

Aansprakelijkheid bij kernongevallen

De spoorweg is ontheven van de aansprakelijkheid die krachtens deze Overeenkomst op hem rust, wanneer de schade is veroorzaakt door een kernongeval, en de exploitant van een kerninstallatie of een andere persoon die voor hem in de plaats treedt aansprakelijk voor die schade is krachtens bijzondere voorschriften, welke van kracht zijn in een contracterende Staat en die de aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie regelen.

Artikel 24

Ondertekening

Deze Overeenkomst staat tot 1 juli 1966 open voor ondertekening door Staten, die zijn uitgenodigd om zich te doen vertegenwoordigen op de conferentie, welke te Bern is gehouden van 21-26 februari 1966.

Artikel 25

Bekrachtiging en inwerkingtreding

Deze Overeenkomst zal worden bekrachtigd en de bekrachtigingsoorkonden zullen zo spoedig mogelijk bij de Zwitserse Regering worden nedergelegd.

Wanneer deze Overeenkomst door vijftien Staten is bekrachtigd, zal de Zwitserse Regering zich in verbinding stellen met de belanghebbende regeringen ten einde met hen de mogelijkheid te onderzoeken de Overeenkomst in werking te doen treden.

Article 26

AdhésiO/I

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

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

Article 27

Durée et révision

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

Article 28

Textes de la Convention - Traductions officielles

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

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

En cas de divergence, le texte français fait foi.

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

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

Pour l'Autriche :

Dr. Dutka

(sous réserve de ratification)

Pour la Belgique :

Rothschild

Pour la Bulgarie :

Dragomirov Nikolov

Pour le Danemark :

Th. Jensen

Pour l'Espagne :

de Santa Cruz Inguanzo

Pour la Finlande :

Ragnar Smedslund

Pour la France :

G. Bonneau

Pour l'Italie :

Giuseppe Santoni-Rugiu

Pour le Liban:

M. Farah

Pour le Liechtenstein :

Beck

Pour le Luxembourg :

Eichhorn

Pour le Maroc :

Abdel Kader Laraqui

Pour la Norvège :

N.A. Jørgensen

Pour les Pays-Bas :

M. Maurik

Artikel 26

Toetreding

Indien een Staat, welke Partij is bij de Internationale Overeenkomst betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (CIV), van 25 februari 1961, en deze Overeenkomst niet heeft ondertekend, wenst toe te treden tot deze Overeenkomst, geeft hij hiervan kennis aan de Zwitserse regering, die deze kennisgeving mededeelt aan de contracterende Staten.

Eike toetreding treedt in werking een maand nadat de Zwitserse regering de aanvraag ter kennis van de contracterende Staten heeft gebracht.

Artikel 27

Duur en herziening

Deze Overeenkomst heeft dezelfde duur als de Internationale Overeenkomst betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (CIV) van 25 februari 1961; zij kan worden herzien volgens de procedure voorzien in artikel 68, § 1 van laatstgenoemde Overeenkomst, en eventueel daarmede worden samengevoegd.

Artikel 28

Teksten van de Overeenkomst - Officiële vertalingen

Deze Overeenkomst is haar gevestigd diplomatiek gebruik in de Franse taal gesloten en ondertekend.

Bij de Franse tekst zijn een Duitse, Engelse en een Italiaanse tekst gevoegd, die als officiële vertalingen gelden.

Bij gebreke van overeenstemming is de Franse tekst beslissend.

Ten blijke waarvan de hierna genoemde gevolmachtigden, voorzien van volmachten welke in goede en behoorlijke vorm worden bevonden, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

Gedaan te Bern, de zesentwintigste februari 1966, in één enkel exemplaar, dat in het archief van de Zwitserse Bondsstaat zal worden nedergelegd en waarvan een authentiek afschrift aan elk der Partijen zal worden gezonden.

Voor Oostenrijk

Dr. Dutka

(onder voorbehoud van bekrachtiging)

Voor België :

Rothschild

Voor Bulgarije :

Dragomirov Nikolov

Voor Denemarken :

Th. Jensen

Voor Spanje:

de Santa Cruz Inguanzo

Voor Finland:

Ragnar Smedslund

Voor Frankrijk :

G. Bonneau

Voor Italië :

Giuseppe Santoni-Rugiu

Voor Libanon :

M. Farah

Voor Liechtenstein :

Beck

Voor Luxemburg :

Eichhorn

Voor Marokko :

Abdel Kader Laraqui

Voor Noorwegen :

N.A. Jørgensen

Voor Nederland :

M. Maurik

Pour la Pologne :
Batkowski

Pour le Portugal :
avec la réserve prévue au § 2 de l'article premier
R. Teixeira Guerra

Pour la Roumanie :
avec la réserve prévue à l'article premier, paragraphe 2
Paul Aurel Mateescu

Pour la Suisse :
Schaller

Pour la Syrie :
M. Al, Mallah

Pour la Tchécoslovaquie :
Dr. Vladimir Pepný

Pour la Tunisie :
avec la réserve de l'article premier, § 2
Zouhir Chelli

Pour la Turquie :
Kemal Demirel

Pour la Yougoslavie :
Mara Radić

Protocole A portant modification du § 2, a, de l'annexe V
à la Convention CIM et de l'annexe II à la Convention CIV

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

Les Plénipotentiaires soussignés,
sont convenus de ce qui suit :

Compte tenu du fait que l'extension récente du domaine d'application des conventions internationales aux Etats de l'Afrique du Nord et à ceux du Proche et du Moyen-Orient montre qu'il apparaît fort difficile de tenir compte d'une équitable répartition géographique en limitant à neuf membres la composition du Comité administratif ainsi que le prescrivent les conventions,

Il est décidé

de modifier comme suit les dispositions de l'article premier § 2, lettre a de l'annexe V à la CIM et de l'annexe II à la CIV en vue de porter de neuf à onze le nombre des membres du Comité administratif:

« § 2. a) Le Comité administratif se réunit à Berne, Il se compose de onze membres, choisis parmi les Etats contractants. »

Le présent protocole, complétant les Conventions CIM et CIV du 25 février 1961, demeure ouvert à la signature jusqu'au 1er juillet 1966.

Il entre en vigueur à titre provisoire le 1er mars 1966. En ce qui concerne sa ratification et sa mise en vigueur définitive, les dispositions des articles 66 et 69, § 2, de la CIM et des articles 65 et 68, § 2, de la CIV sont applicables par analogie.

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

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

Pour l'Autriche:
Dr. Dutka
(sous réserve de ratification)

Voor Polen:
Batkowski

Voor Portugal :
met het voorbehoud voorzien bij § 2 van artikel 1 :
R. Teixeira Guerra

Voor Roemenië :
met het voorbehoud voorzien bij artikel 1, § 2 :
Paul Aurel Mateescu

Voor Zwitserland :
Schaller

Voor Syrië :
M. Al, Mallah

Voor Tsjechoslowakije :
Dr. Vladimir Pepný

Voor Tunesië :
met het voorbehoud van artikel 1, § 2 :
Zouhir Chelli

Voor Turkije :
Kemal Demirel

Voor Zldslavie :
Mara Radlé

Protocol A houdende wijziging van § 2, a, van de Bijlage V tot de Overeenkomst CIM, en van de Bijlage II tot de Overeenkomst CIV.

BIJ gelegenheid van de Buitengewone Conferentie bljeengeroepen te Bern van 21 tot 26 februari 1966 met het oog op de aannulding van de leden van de Commissie van Beheer van het Centraal Bureau voor het internationale vervoer per spoorweg en op de goedkeuring van een Aanvullende Overeenkomst bij betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (CIV), van 25 februari 1961, in verband met de aansprakelijkheid van de spoorweg voor de dood en de verwondingen van reizigers zijn,

De Ondergetekende Gevolmachtigden,

overeengekomen als volgt :

Ten aanzien van het feit dat de recente uitbreiding van het toepassingsveld van de internationale overeenkomsten tot de Staten van Noord-Afrika en tot die van het Nabije- en Midden-Oosten aantoonde dat het zeer moeilijk is een billijke geografische verdeling in acht te nemen door de sarnenstelling van de Commissie van Beheer tot negen leden te beperken zoals de overeenkomsten bepalen,

Wordt besloten

de bepalingen van artikel ~~een~~, § 2, letter a, van de bijlage V tot de CIM en van bijlage II tot de CIV te wijzigen als volgt, ten einde het aantal leden van de Commissie van Beheer van negen op elf te brengen:

(§ 2. a) De Commissie van Beheer houdt haar bijeenkomsten te Bern. Zij bestaat uit elf leden die uit de bij de overeenkomst partij zijnde Staten worden gekozen. »

Dit protocol tot aanvulling van de overeenkomsten CIM en CIV van 25 februari 1961 blijft voor ondertekening opengesteld tot 1 juli 1966.

Het treedt voorlopig in werking op 1 maart 1966. Wat de bekrachtiging en de definitieve inwerkingtreding ervan betreft, zijn de bepalingen van de artikelen 66 en 69, § 2 van de CIM en de artikelen 65 en 68, § 2, van de CIV bij analogie van toepassing.

Ten blijk van waarvan de hiernagenoemde gevolmachtigden, voorzien van volmachten welke in goede en behoorlijke vorm werden bevonden, dit Protocol hebben ondertekend,

Gedaan te Bern, op zesentwintig februari negentienhonderd zesentwintig, in ~~een~~ enkel exemplaar, dat in het archief van de Zwitserse Bondsstaat zal worden nedergelegd, en waarvan een authentiek afschrift aan elk der partijen zal worden gezonden.

Voor Oostenrijk :
Dr. Dutka
(onder voorbehoud van bekrachtiging)

Pour la Belgique :
Rothschild

Pour la Bulgarie :
Dragomirov Nikolov

Pour le Danemark:
Th. Jensen

Pour l'Espagne:
de Santa Cruz Inguanzo

Pour la Finlande :
Ragnar Smedslund

Pour la France :
G. Bonneau

Pour la Hongrie :
Kuzsel D.

Pour l'Italie :
Giuseppe Santoni-Rugiu

Pour le Liban :
M. Farah

Pour le Liechtenstein :
Beck.

Pour le Luxembourg :
Eichhorn

Pour le Maroc :
Abdel Kader Laraqui

Pour la Norvège :
N.A. Tøgersen

Pour les Pays-Bas :
M. Mourik.

Pour la Pologne :
Batkowski

Pour le Portugal :
R. Teixeira Guerra

Pour la Roumanie :
Paul. Aurel Mateescu

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:

G.G.D. Hill
David L. Smithers

Pour la Suède :
elas Nordström

Pour la Suisse :
Schaller

Pour la Syrie :
M. Al-Mallah

Pour la Tchécoslovaquie :
Dr. Vladimir Pepný

Pour la Tunisie :
Zouhir Chelli

Pour la Turquie :
Kemal Demirer

Pour la Yougoslavie :
Mara Radić

Protocole B complétant la Convention additionnelle du 26 février 1966, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs

A l'occasion de la Conférence extraordinaire réunie à Berne du 21 au 26 février 1966, en vue de désigner les membres du Comité administratif de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer, et d'adopter une Convention additionnelle à la

Voor België:
Rothschild

Voor Bulgarije :
Dragomirov Nikolov

Voor Denemarken:
Th. Jensen

Voor Spanje:
de Santa Cruz Inguanzo

Voor Finland :
Ragnar Smedslund

Voor Frankrijk :
G. Bonneau

Voor Hongarije :
Kuzsel D.

Voor Italië :
Guiseppe Santoni-Rugiu

Voor Libanon :
M. Farah

Voor Lichtenstein:
Beck

Voor Luxemburg :
Eichhorn

Voor Marokko:
Abdel Kader Laraqui

Voor Noorwegen:
N.A. Tøgersen

Voor Nederland :
M. Maurik

Voor Polen:
Batkowski

Voor Portugal :
R. Teixeira Guerra

Voor Roemenië :
Paul Aurel Mateescu

Voor het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland:

G.G.D. Hill
David L. Smithers

Voor Zweden :
Clas Nordström

Voor Zwitserland :
Schaller

Voor Syrië :
M. Al-Mallah

Voor Tsjechoslovakië :
Dr. Vladimir Pepný

Voor Tunesië :
Zouhir Chelli

Voor Turkije :
Kemal Demirer

Voor Zuidslavie :
Mara Radić

Protocol B tot aanvulling van de Aanvullende Overeenkomst van 26 februari 1966 nopens de aansprakelijkheid van de spoorweg voor dood en verwonding van reizigers

Bij gelegenheid van de Buitengewone Conferentie bijeengeroepen te Bern, van 21 tot 26 februari 1966 met het oog op de aanduiding van de leden van de Commissie van Beheer van het Centraal Bureau voor het internationale vervoer per spoorweg en op de

Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs,

Les Plénipotentiaires soussignés sont convenus de ce qui suit:

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

il est décidé :

que les Etats qui n'ont pas signé les Conventions du 25 octobre 1952 et du 25 février 1961, ou les parties territoriales de tels Etats et sur les lignes de chemins de fer desquels les Conventions du 25 février 1961 sont appliquées, peuvent, en vertu des dispositions du chiffre 1 du Protocole additionnel aux Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV), signées à Berne le 25 février 1961, participer à la Convention additionnelle à la CIV, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs.

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

Il doit être ratifié.

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

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

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

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

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

Pour l'Autriche :
'Or. Dutka
(sous réserve de ratification)

Pour la Belgique :
Rothschild

Pour la Bulgarie :
Dragomirov Nikolov

Pour le Danemark :
Th. Jensen

Pour l'Espagne :
de Santa Cruz Inganzo

Pour la Finlande :
Ragnar Smedslund

Pour la France :
G. Bonneau

Pour l'Italie:
Giuseppe Santoni-Rugiu

Pour le Liban :
M. Farah

Pour le Liechtenstein :
Beck

Pour le Luxembourg:
Eichhorn

goedkeuring van een Aanvullende Overeenkomst bij de Internationale overeenkomst betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (CIV) van 25 februari 1961 in verband met de aansprakelijkheid van de spoorweg voor de dood en de verwondingen van reizigers, zijn

De Ondergetekenden Gevolmachtigden overeengekomen als volgt :

1° Ten aanzien van het feit dat de Overeenkomst in verband met de aansprakelijkheid van de spoorweg voor de dood en de verwondingen van reizigers een Aanvullende Overeenkomst vormt bij de Internationale Overeenkomst betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg van 25 februari 1961,

wordt besloten :

dat de Staten die de Overeenkomsten van 25 oktober 1952 en van 25 februari 1961 niet ondertekend hebben of de territoriale gebiedsdelen van dergelijke Staten en op wier spoorweglijnen de Overeenkomsten van 25 februari 1961 toegepast worden, krachtens de bepalingen van cijfer 1° van het Aanvullend Protocol bij de Internationale Overeenkomsten betreffende het goederenvervoer per spoorweg (CIM) en het vervoer van reizigers en bagage (CIV), ondertekend te Bern op 25 februari 1961, mogen deelnemen aan de Aanvullende Overeenkomst bij de CIV, in verband met de aansprakelijkheid van de spoorweg van de dood en de verwondingen van reizigers.

2° Dit Protocol, tot aanvulling van de Aanvullende Overeenkomst van 26 februari 1966 in verband met de aansprakelijkheid van de spoorweg voor de dood en de verwondingen van reizigers blijft voor ondertekening opengesteld tot 1 juli 1966.

Het moet bekrachtigd worden,

De Staten die dit Protocol niet zullen ondertekend hebben vóór die datum en de Staten die aan het hiervorenbedaald Aanvullende Overeenkomst deelnemen krachtens artikel 26 ervan, mogen door kennisgeving toetreden tot dit Protocol.

De bekrachtigingsoorkonde of de kennisgeving van de toetreding dient bij de Zwitserse regering neergelegd.

Dit Protocol treedt in werking zes maand vóór de datum die is vastgesteld voor de inwerkingtreding van de Aanvullende Overeenkomst van 26 februari 1966.

Ten blijke waarvan de hierna genoemde Gevolmachtigden, voorzien van volmachten welke in goede en behoorlijke vormen werden bevonden, dit Protocol hebben ondertekend.

Gedaan te Bern, de zesentwintigste februari, negentienhonderd zesenzestig, in één enkel exemplaar, dat in het archief van de Zwitserse Bondsstaat zal worden neergelegd en waarvan een authentiek afschrift aan elk der Partijen zal worden gezonden.

Voor Oostenrijk :
Dr. Dutka
(onder voorbehoud van bekrachtiging)

Voor België :
Rothschild

Voor Bulgarije :
Dragomirov Nikolov

Voor Denemarken :
Th. Jensen

Voor Spanje:
de Santa Cruz Inganzo

Voor Finland:
Ragnar Smedslund

Voor Frankrijk :
G. Bonneau

Voor Italië :
Giuseppe Santoni-Rugiu

Voor Libanon :
M. Farah

Voor Liechtenstein :
Beck

Voor Luxemburg :
Eichhorn

Pour le Maroc :
Abdel Kader Laraqui

Pour la Norvège:
N.A. Jørgensen

Pour les Pays-Bas:
M. Mourik

Pour la Pologne :
Balkowski

Pour le Portugal :
R. Teixeira Guerra

Pour la Roumanie :
Paul Aurel Mateescu

Pour la Suisse :
Schaller

Pour la Syrie :
M. Al-Mallah

Pour la Tchécoslovaquie:
Dr. Vladimir Peprny

Pour la Tunisie : -
Zouhir Chelli

Pour la Turquie:
Kemal Demirer

Pour la Yougoslavie :
Mara Radié

Voor Marokko :
Abdel Kader Laraqui

Voor Noorwegen :
N.A. Jørgensen

Voor Nederland :
M. Maurik

Voor Polen:
Batkowski

Voor Portugal :
R. Teixeira Guerra

Voor Roemenlëe :
Paul Aurel Mateescu

Voor Zwitserland :
Schaller

Voor Syrië :
M. Al-Mallah

Voor Tsjechoslowakijë :
Dr., Vladimir Peprny

Voor Tunesië :
Zouhir Chelli

Voor Turkijëe :
Kemal Demirer

Voor Zuidslaviëe :
Mara Radié