

KONWENCJA DODATKOWA

do Konwencji międzynarodowej o przewozie osób i bagażu kolejami (CIV) z dnia 25 lutego 1961 r. dotycząca odpowiedzialności kolei za śmierć i zranienie podróżnych oraz Protokoły A i B,

sporządzone w Bernie dnia 26 lutego 1966 r.

W imieniu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej

RADA PAŃSTWA
POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

Dnia 26 lutego 1966 roku zostały sporządzone w Bernie Konwencja dodatkowa do Konwencji międzynarodowej o przewozie osób i bagażu kolejami (CIV) z dnia 25 lutego 1961 roku dotycząca odpowiedzialności kolei za śmierć i zranienie podróżnych oraz Protokoły A i B.

Po zaznajomieniu się z powyższą Konwencją i Protokołami A i B, Rada Państwa uznała ją i uznaje za słuszną z zastrzeżeniem przewidzianym w artykule 1 § 2 tej Konwencji; oświadcza, że wymieniona Konwencja i Protokoły są przyjęte, ratyfikowane i potwierdzone, oraz przyrzeka, że będą niezmiennie zachowywane.

Na dowód czego wydany został Akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Dano w Warszawie, dnia 9 stycznia 1971 roku.

Przewodniczący Rady Państwa: *J. Cyrankiewicz*

L. S.

Minister Spraw Zagranicznych: *w. z. J. Winiewicz*

(Teksty konwencji i protokołów zamieszczone są w załączniku do niniejszego numeru.)

KONWENCJA DODATKOWA

do Konwencji międzynarodowej o przewozie osób i bagażu kolejami (CIV) z dnia 25 lutego 1961 roku dotycząca odpowiedzialności kolei za śmierć i zranienie podróżnych.

Niżej podpisani Pełnomocnicy,

w uznaniu korzyści ujednoczenia przepisów o odpowiedzialności kolei za szkody powstałe w czasie przewozu międzynarodowego na skutek śmierci, zranienia bądź też wszelkiego innego naruszenia fizycznego lub umyślowego stanu zdrowia podróżnego, jak również uszkodzenia lub utraty rzeczy, które miał ze sobą,

postanowili uzupełnić Konwencję międzynarodową o przewozie osób i bagażu kolejami (CIV) z dnia 25 lutego 1961 roku Konwencją dodatkową

i zgodzili się na następujące postanowienia:

Artykuł 1

Zakres zastosowania.

§ 1. Niniejsza konwencja reguluje odpowiedzialność kolei za szkody wyrządzone podróżnym na skutek wypadku zaistniałego na terytorium państwa-strony niniejszej konwencji. W rozumieniu niniejszej konwencji za „podróżnych” uważa się:

- a) podróżnych przewożonych na podstawie Konwencji międzynarodowej o przewozie osób i bagażu kolejami (CIV) z dnia 25 lutego 1961 roku;
- b) konwojentów przesyłek towarowych przewożonych zgodnie z Konwencją międzynarodową o przewozie towarów kolejami (CIM) z dnia 25 lutego 1961 roku.

§ 2. Każde Umawiające się Państwo może oświadczyć w czasie podpisywania niniejszej konwencji albo składania dokumentu ratyfikacyjnego lub dokumentu przystąpienia, że zastrzega sobie prawo niestosowania niniejszej konwencji do podróżnych, ofiar wypadków zaistniałych na jego terytorium, jeżeli podróżni ci są jego obywatelami lub ich miejsce zwykłego pobytu znajduje się w tym państwie.

Artykuł 2

Rozmiar odpowiedzialności.

§ 1. Kolej odpowiada za szkody powstałe na skutek śmierci, zranienia lub wszelkiego innego naruszenia fizycznego lub umyślowego stanu zdrowia podróżnego, spowodowane w wyniku wypadku związanego z ruchem kolejowym, a zaistniałego podczas przebywania podróżnego w wagonie albo przy wsiadaniu lub wysiadaniu z wagonu.

Kolej odpowiada oprócz tego za szkodę wynikłą na skutek uszkodzenia bądź całkowitej lub częściowej utraty rzeczy, które podróżny będący ofiarą wypadku miał na sobie lub wiozł ze sobą jako bagaż ręczny, nie wyłączając zwierząt.

§ 2. Kolej jest zwolniona od tej odpowiedzialności, jeżeli wypadek został spowodowany przez okoliczności zewnętrzne w stosunku do ruchu kolei, których kolej — mimo zastosowania nakazanej sytuacji staranności — nie mogła uniknąć ani których skutkom nie mogła zapobiec.

§ 3. Kolej jest zwolniona całkowicie lub częściowo od tej odpowiedzialności w zakresie, w jakim wypadek nastąpił z winy podróżnego lub wskutek jego zachowania się niezgodnego z normalnym zachowaniem się podróżnych.

§ 4. Kolej jest zwolniona od tej odpowiedzialności, jeżeli wypadek został spowodowany zachowaniem się osoby trzeciej oraz jeżeli kolej — mimo zastosowania nakazanej sytuacji staranności — nie mogła uniknąć takiego zachowania się i jego skutkom nie mogła zapobiec.

Jeżeli odpowiedzialność kolei nie jest wyłączona w myśl poprzedniego ustępu, ponosi ona pełną odpowiedzialność w granicach niniejszej konwencji, z zastrzeżeniem ewentualnego regresu w stosunku do osoby trzeciej.

§ 5. Niniejsza konwencja nie narusza odpowiedzialności, jaka może ciążyć na kolei w przypadkach nie przewidzianych w § 1.

§ 6. „Koleją odpowiedzialną” w myśl niniejszej konwencji jest kolej, która według listy linii, przewidzianej w artykule 59 CIV, eksploatuje linię, na której zdarzył się wypadek. Jeżeli według wymienionej listy linia jest wspólnie eksploatowana przez dwie koleje, każda z nich jest odpowiedzialna.

Artykuł 3

Odszkodowanie w przypadku śmierci podróżnego.

§ 1. W przypadku śmierci podróżnego odszkodowanie obejmuje:

- a) niezbędne koszty spowodowane śmiercią, a mianowicie koszty przewozu zwłok, pogrzebu i spalenia;
- b) jeżeli śmierć nie nastąpiła natychmiast, odszkodowanie określone w artykule 4.

§ 2. Jeżeli przez śmierć podróżnego utraciły środki utrzymania osoby, w stosunku do których miał on lub w przyszłości miałby ustawowy obowiązek alimentacyjny, również i ta strata podlega wyrównaniu. Roszczenie o odszkodowanie osób pozostających na utrzymaniu podróżnego, który nie był do tego ustawowo zobowiązany, podlega prawu krajowemu.

Artykuł 4

Odszkodowanie w przypadku zranienia podróżnego.

W przypadku zranienia lub wszelkiego innego naruszenia fizycznego lub umysłowego stanu zdrowia podróżnego odszkodowanie obejmuje:

- a) niezbędne koszty, a w szczególności koszty leczenia i przewozu;
- b) naprawienie szkody, powstałej na skutek całkowitej lub częściowej utraty zdolności do pracy bądź na skutek zwiększenia potrzeb.

Artykuł 5

Naprawienie innych szkód.

Prawo krajowe określa, czy i w jakiej mierze kolej jest zobowiązana do odszkodowania za szkody inne niż szkody przewidziane w artykułach 3 i 4, a w szczególności za szkody moralne i fizyczne (*pretium doloris*) i estetyczne.

Artykuł 6

Forma i ograniczenie odszkodowania w przypadku śmierci lub zranienia podróżnego.

§ 1. Odszkodowanie przewidziane w artykule 3 § 2 i w artykule 4 litera b) powinno być przyznane w formie skapitalizowanej, jednakże w przypadku gdy prawo krajowe dopuszcza przyznanie renty, odszkodowanie przyznaje się w tej formie, jeżeli poszkodowany podróżny lub osoby uprawnione, wymienione w artykule 3 § 2, tego żądają.

§ 2. Wysokość odszkodowania przyznanego zgodnie z § 1 określa się według prawa krajowego. Jednakże przy stosowaniu niniejszej konwencji ustala się kwotę maksymalną w wysokości 200.000 franków jako sumę skapitalizowaną lub jako rentę roczną, odpowiadającą tej sumie, dla każdego podróżnego w przypadku, jeżeli prawo krajowe przewiduje granicę maksymalną o niższej wysokości.

Artykuł 7

Ograniczenie odszkodowania w przypadku uszkodzenia lub utraty rzeczy.

Jeżeli na podstawie postanowień niniejszej konwencji kolej zobowiązana jest do odszkodowania za uszkodzenie albo całkowitą lub częściową utratę rzeczy, które podróżny będący ofiarą wypadku miał na sobie lub wioził ze sobą jako bagaż ręczny, nie wyłączając zwierząt, można żądać naprawienia szkody do wysokości 2.000 franków w stosunku do każdego podróżnego.

Artykuł 8

Wysokość odszkodowania w przypadku złego zamiaru lub rażącego niedbalstwa.

Postanowień artykułów 6 i 7 niniejszej konwencji bądź postanowień przewidzianych w prawie krajowym, które ograniczają odszkodowanie do określonej wysokości, nie stosuje się, jeżeli szkoda wynika ze złego zamiaru lub rażącego niedbalstwa kolei.

Artykuł 9

Oprocentowanie i zwrot odszkodowania.

§ 1. Uprawniony może żądać odsetek od odszkodowania, obliczonych w wysokości pięciu procent w stosunku rocznym. Odsetki biegną od dnia reklamacji, a w razie braku reklamacji od dnia wniesienia powództwa sądowego. Jednakże przy odszkodowaniu należnym na podstawie artykułów 3 i 4, odsetki biegną dopiero od dnia, w którym nastąpiły fakty będące podstawą do określenia ich wysokości, jeżeli ten dzień jest późniejszy od dnia złożenia reklamacji lub wniesienia powództwa sądowego.

§ 2. Każde odszkodowanie otrzymane niesłusznie podlega zwrotowi.

Artykuł 10

Zakaz ograniczania odpowiedzialności.

Nieważne są z mocy samego prawa postanowienia taryfowe i odrębne porozumienia zawarte między koleją a podróżnym, które by zmierzały z góry do całkowitego lub częściowego wyłączenia odpowiedzialności kolei wynikającej z niniejszej konwencji albo które miałyby na celu przerzucenie ciężaru dowodu spoczywającego na kolei lub które ustalałyby kwoty maksymalne niższe niż określone w artykule 6 § 2 i w artykule 7. Nieważność ta nie pociąga jednak za sobą nieważności umowy przewozu, która podlega postanowieniom CIV i niniejszej konwencji.

Artykuł 11

Odpowiedzialność kolei za swoich pracowników.

Kolej odpowiada za swoich pracowników oraz za inne osoby, którymi posługuje się przy wykonywaniu przewozu, którego się podjęła.

Jednakże, jeżeli pracownicy kolei na żądanie podróżnych spełniają usługi, do których kolej nie jest zobowiązana, uważa się ich za działających na rachunek podróżnych, którym oddają te usługi.

Artykuł 12

Dochodzenie roszczeń nie przewidzianych w niniejszej konwencji.

W przypadkach przewidzianych w artykule 2 § 1 można wystąpić przeciwko kolei z roszczeniem o odszkodowanie bez względu na tytuł, na jakim jest ono oparte, tylko na warunkach i w granicach przewidzianych w niniejszej konwencji.

To samo dotyczy również roszczeń przeciwko osobom, za które kolej odpowiada na podstawie artykułu 11.

Artykuł 13

Reklamacje.

§ 1. Reklamacje o odszkodowanie na podstawie niniejszej konwencji są fakultatywne; mogą one być składane u jednej z niżej wymienionych kolei, o ile jej siedziba znajduje się na terytorium państwa-strony niniejszej konwencji:

- 1° kolei odpowiedzialnej; jeżeli zgodnie z artykułem 2 § 6 dwie koleje są odpowiedzialne, u jednej z nich;
- 2° kolei wyjazdu;
- 3° kolei przeznaczenia;
- 4° kolei miejsca zamieszkania lub miejsca zwykłego pobytu podróżnego.

§ 2. Reklamacje należy wnosić na piśmie. Dokumenty, które uprawniony uważa za konieczne dołączyć do reklamacji, należy przedstawić w oryginałach lub w odpisach, które na żądanie kolei muszą być należycie uwierzytelnione.

Artykuł 14

Kolej, przeciwko której można wnieść powództwo sądowe.

Powództwo sądowe o odszkodowanie może być wniesione na podstawie niniejszej konwencji tylko przeciwko kolei odpowiedzialnej.

W przypadku wspólnej eksploatacji przez dwie koleje, powodowi przysługuje prawo wyboru jednej z nich. Prawo to wygasa z chwilą wniesienia powództwa przeciwko jednej z tych kolei.

Artykuł 15

Jurysdykcja.

Powództwo sądowe oparte na niniejszej konwencji można wnieść tylko przed właściwy sąd państwa, na którego terytorium zdarzył się wypadek, któremu uległ podróżny, chyba że umowy między państwami lub akty koncesyjne stanowią inaczej.

Artykuł 16

Wygaśnięcie roszczeń.

§ 1. Uprawniony traci swoje prawo do dochodzenia roszczenia, jeżeli nie zgłosi wypadku, któremu uległ podróżny jednej z kolei, której zgodnie z artykułem 13 można złożyć reklamację w ciągu trzech miesięcy, licząc od chwili powzięcia wiadomości o szkodzie.

Jeżeli uprawniony zgłosił wypadek ustnie, to kolej, którą zawiadomiono o tym wypadku, zobowiązana jest wydać mu zaświadczenie o tym zgłoszeniu ustnym.

§ 2. Jednakże roszczenie nie wygasa:

- a) jeżeli uprawniony złożył reklamację w terminie przewidzianym w § 1 do jednej z kolei określonych w artykule 13 § 1;
- b) jeżeli uprawniony udowodni, że wypadek został spowodowany z winy kolei;
- c) jeżeli wypadek nie został zgłoszony lub został zgłoszony z opóźnieniem na skutek okoliczności niezawinionych przez uprawnionego;
- d) jeżeli w terminie przewidzianym w § 1 kolej odpowiedzialna lub gdy — zgodnie z artykułem 2 § 6 dwie koleje są odpowiedzialne — jedna z nich, otrzymała inną drogą wiadomość o wypadku podróżnego.

Artykuł 17

Przedawnienie roszczeń.

§ 1. Roszczenia o odszkodowanie oparte na niniejszej konwencji przedawniają się w stosunku do:

- a) podróżnego, który uległ wypadkowi w ciągu trzech lat licząc od następnego dnia po wypadku;
- b) innych uprawnionych — w ciągu trzech lat licząc od następnego dnia po zgonie ofiary, z tym że termin ten nie może przekroczyć pięciu lat licząc od następnego dnia po wypadku.

§ 2. W razie złożenia reklamacji kolei, zgodnie z artykułem 13, trzy terminy przedawnienia, przewidziane w § 1, ulegają zawieszeniu aż do dnia, w którym kolej udzieli odmownej odpowiedzi na piśmie i zwróci dokumenty załączone do reklamacji. W razie częściowego uwzględnienia reklamacji przedawnienie biegnie w dalszym ciągu tylko dla spornej części reklamacji. Obowiązek udowodnienia, że reklamację złożono lub że udzielono na nią odpowiedzi i zwrócono dokumenty, ciąży na stronie, która się na ten fakt powołuje.

Dalsze reklamacje, których przedmiotem jest to samo roszczenie, nie zawieszają biegu przedawnienia.

§ 3. Roszczenia przedawnionego nie można dochodzić nawet w drodze wzajemnego powództwa ani podnosić w drodze zarzutu.

§ 4. Z zastrzeżeniem powyższych postanowień przedawnienie reguluje prawo krajowe.

Artykuł 18

Prawo krajowe.

§ 1. W braku postanowień niniejszej konwencji. stosuje się prawo krajowe.

§ 2. Przy stosowaniu niniejszej konwencji rozumie się przez „prawo krajowe” prawo tego państwa, na którego terytorium zdarzył się wypadek podróżnego, wraz z przepisami regulującymi kolizję praw.

Artykuł 19

Ogólne przepisy o postępowaniu.

We wszystkich sporach, wynikających ze stosowania niniejszej konwencji, stosuje się postępowanie obowiązujące właściwy sąd z zastrzeżeniem odmiennych postanowień, zawartych w niniejszej konwencji.

Artykuł 20

Wykonalność wyroków. Zabezpieczenie.

§ 1. Jeżeli wyroki, wydane kontradiktoryjnie lub zocznie przez właściwy sąd na podstawie postanowień niniejszej konwencji, podlegają wykonaniu zgodnie z ustawami stosowanymi przez ten sąd, podlegają one również wykonaniu w każdym innym Umawiającym się Państwie, po dopełnieniu formalności przewidzianych przez państwo zainteresowane.

Kontrola merytoryczna sprawy jest niedopuszczalna.

Postanowienia tego nie stosuje się do wyroków o tymczasowej wykonalności, jak również do wyroków zasądających od powoda oprócz kosztów procesu odszkodowanie wskutek oddalenia jego powództwa.

Ugody zawarte między stronami przed właściwym sądem w celu zakończenia sporu i których treść ujęta jest w protokole sporządzonym sądownie mają moc wyroku.

§ 2. Przy powództwach sądowych, opartych na niniejszej konwencji, nie można żądać zabezpieczenia kosztów procesu.

Artykuł 21

Jednostka monetarna.

Kwoty wskazane we frankach w niniejszej konwencji uważa się za wyrażone we frankach złotych o wadze 10/31 grama i próbie 0,900.

Artykuł 22

Przewozy mieszane.

§ 1. Z zastrzeżeniem postanowień § 2, nie stosuje się niniejszej konwencji do szkód powstałych w czasie przewozu liniami autobusowymi lub żeglugi wodnej, wpisanymi na listę linii przewidzianą w artykule 59 CIV.

§ 2. Jednakże, jeżeli wagony kolejowe przewozi się promem, niniejszą konwencję stosuje się do szkód wymienionych w artykule 2 § 1 i spowodowanych wskutek wypadku związanego z ruchem kolejowym, który zdarzył się w czasie przebywania podróznego w wymienionych wagonach albo przy wsiadaniu lub wysiadaniu z nich.

Przy stosowaniu niniejszego ustępu przez „państwo, na którego terytorium zdarzył się wypadek” rozumie się państwo, pod którego banderą płynął ten prom.

§ 3. Jeżeli wskutek wyjątkowych okoliczności kolej jest zmuszona przerwać czasowo ruch i przewozi lub zleca przewóz podróznym innym środkiem komunikacji, wówczas odpowiada ona według prawa obowiązującego dla tego rodzaju komunikacji. Niemniej jednak obowiązują w dalszym ciągu postanowienia artykułów od 13 do 17, 18 § 2, 19 i 20 niniejszej konwencji.

Artykuł 23

Odpowiedzialność w razie wypadków nuklearnych.

Kolej jest zwolniona od odpowiedzialności, która ciąży na niej na podstawie niniejszej konwencji, jeżeli szkoda powstała na skutek wypadku nuklearnego i jeżeli według specjalnych przepisów obowiązujących w Umawiającym się Państwie i regulujących odpowiedzialność w dziedzinie energii nuklearnej, eksploatujący urządzenie nuklearne lub inna osoba, która wchodzi na jego miejsce, odpowiada za tę szkodę.

Artykuł 24

Podpisanie.

Niniejsza konwencja zostanie otwarta do podpisania do dnia 1 lipca 1966 roku przez państwa uczestniczące w konferencji, która odbyła się w Bernie w dniach od 21 do 26 lutego 1966 roku.

Artykuł 25

Ratyfikacja i wejście w życie.

Niniejsza konwencja podlega ratyfikacji, a dokumenty ratyfikacyjne zostaną złożone możliwie najszybciej Rządowi Szwajcarskiemu.

Z chwilą ratyfikacji konwencji przez piętnaście państw Rząd Szwajcarski porozumie się z zainteresowanymi rządami w celu ustalenia daty wejścia jej w życie.

Artykuł 26

Przystąpienie.

Jeżeli państwo-strona Konwencji międzynarodowej o przewozie osób i bagażu kolejami (CIV) z dnia 25 lutego 1961 roku, które nie podpisało niniejszej konwencji, zamierza do niej przystąpić, notyfikuje o tym Rządowi Szwajcarskiemu, który zawiadamia Umawiające się Państwo.

Każde przystąpienie nabiera mocy po upływie miesiąca od daty zawiadomienia Umawiających się Państw przez Rząd Szwajcarski.

Artykuł 27

Okres obowiązywania i rewizja.

Niniejsza konwencja obowiązuje w ciągu tego samego okresu, w którym obowiązuje Konwencja międzynarodowa o przewozie osób i bagażu kolejami (CIV) z dnia 25 lutego 1961 roku; niniejsza konwencja może być zrewidowana zgodnie z procedurą przewidzianą w artykule 68 § 1 wymienionej konwencji i ewentualnie włączona do niej.

Artykuł 28

Teksty konwencji. Tłumaczenia oficjalne.

Niniejsza konwencja została sporządzona i podpisana w języku francuskim zgodnie z ustalonym zwyczajem dyplomatycznym.

Do tekstu francuskiego dołączono teksty w językach niemieckim, angielskim i włoskim, stanowiące urzędowe tłumaczenia.

W razie rozbieżności rozstrzygający jest tekst francuski.

Na dowód czego, niżej wymienieni Pełnomocnicy, zaopatrzeni w pełnomocnictwa uznane za dobre i sporządzone w należytej formie, podpisali niniejszą konwencję.

Sporządzono w Bernie, dnia dwudziestego szóstego lutego tysiąc dziewięćset sześćdziesiątego szóstego roku, w jednym egzemplarzu, który zostanie złożony w archiwach Konfederacji Szwajcarskiej i którego uwierzytelniony odpis będzie przekazany każdej ze Stron.

PROTOKÓŁ A

sporządzony przez Konferencję Nadzwyczajną, która odbyła się w celu wyznaczenia członków Komitetu Administracyjnego Urzędu Centralnego Przewozów Międzynarodowych Kolejami i przyjęcia Konwencji dodatkowej do Konwencji międzynarodowej o przewozie osób i bagażu kolejami (CIV) z dnia 25 lutego 1961 roku dotyczącej odpowiedzialności kolei za śmierć i zranienie podróżnych.

Z okazji Konferencji Nadzwyczajnej, która odbyła się w Bernie w dniach od 21 do 26 lutego 1966 roku w celu wyznaczenia członków Komitetu Administracyjnego Urzędu Centralnego Przewozów Międzynarodowych Kolejami i przyjęcia Konwencji dodatkowej do Konwencji międzynarodowej o przewozie osób i bagażu kolejami (CIV) z dnia 25 lutego 1961 roku dotyczącej odpowiedzialności kolei za śmierć i zranienie podróżnych,

należę podpisanymi Pełnomocnicy uzgodnili, co następuje:

Biorąc pod uwagę, że niedawne rozszerzenie zakresu stosowania konwencji międzynarodowych na kraje Afryki Północnej oraz Bliskiego i Środkowego Wschodu stwarza dużą trudność w ukonstytuowaniu Komitetu Administracyjnego z uwzględnieniem słusznego podziału geograficznego przy ograniczeniu ilości członków tego Komitetu do dziewięciu, jak to przewidują konwencje,

postanowiono:

zmienić w sposób następujący postanowienia artykułu 1 § 2 litera a) załącznika V do CIM i załącznika II do CIV

celem zwiększenia liczby członków Komitetu Administracyjnego z dziewięciu do jedenastu:

„§ 2 — a) Komitet Administracyjny zbiera się w Bernie. Składa się on z jedenastu członków wybranych spośród Umawiających się Państw”.

Niniejszy protokół, uzupełniający Konwencje CIM i CIV z dnia 25 lutego 1961 roku, pozostanie otwarty do podpisania do dnia 1 lipca 1966 roku.

Wchodzi on w życie tymczasowo dnia 1 marca 1966 roku. Odnośnie jego ratyfikacji i ostatecznego wejścia w życie mają odpowiednio zastosowanie postanowienia artykułów 66 i 69 § 2 CIM oraz artykułów 65 i 68 § 2 CIV.

Na dowód czego, niżej wymienieni Pełnomocnicy, posiadający pełnomocnictwa uznane za dobre i sporządzone w należytej formie, podpisali niniejszy protokół.

Sporządzono w Bernie, dnia dwudziestego szóstego lutego tysiąc dziewięćset sześćdziesiątego szóstego roku, w jednym egzemplarzu, który złożony zostanie w archiwach Konfederacji Szwajcarskiej i którego uwierzytelniony odpis będzie przekazany każdej ze Stron.

PROTOKÓŁ B

sporządzony przez Konferencję Nadzwyczajną, która odbyła się w celu wyznaczenia członków Komitetu Administracyjnego Urzędu Centralnego Przewozów Międzynarodowych Kolejami i przyjęcia Konwencji dodatkowej do Konwencji międzynarodowej o przewozie osób i bagażu kolejami (CIV) z dnia 2 lutego 1961 roku dotyczącej odpowiedzialności kolei za śmierć i zranienie podróżnych.

Z okazji Konferencji Nadzwyczajnej, która odbyła się w Bernie w dniach od 21 do 26 lutego 1966 roku w celu wyznaczenia członków Komitetu Administracyjnego Urzędu Centralnego Przewozów Międzynarodowych Kolejami i przyjęcia Konwencji dodatkowej do Konwencji międzynarodowej o przewozie osób i bagażu kolejami (CIV) z dnia 25 lutego 1961 roku dotyczącej odpowiedzialności kolei za śmierć i zranienie podróżnych,

należę podpisani Pełnomocnicy uzgodnili, co następuje:

1. Biorąc pod uwagę, że Konwencja dotycząca odpowiedzialności kolei za śmierć i zranienie podróżnych stanowi Konwencję dodatkową do Konwencji międzynarodowej o przewozie osób i bagażu kolejami z dnia 25 lutego 1961 roku,

postanowiono,

że państwa, które nie podpisały konwencji z dnia 25 października 1952 roku i z dnia 25 lutego 1961 roku albo części terytorialne tych państw i na których liniach kolejowych stosuje się konwencje z dnia 25 lutego 1961 roku mogą w myśl postanowień punktu 1 Protokołu dodatkowego do Konwencji międzynarodowych o przewozie towarów kolejami (CIM) oraz osób i bagażu (CIV), podpisanych w Bernie dnia 25 lutego 1961 roku uczestni-

czyć w Konwencji dodatkowej do CIV dotyczącej odpowiedzialności kolei za śmierć i zranienie podróżnych.

2. Niniejszy protokół, uzupełniający Konwencję dodatkową z dnia 26 lutego 1966 roku dotyczącą odpowiedzialności kolei za śmierć i zranienie podróżnych, pozostanie otwarty do podpisania do dnia 1 lipca 1966 roku.

Podlega on ratyfikacji.

Państwa, które nie podpiszą niniejszego protokołu przed tą datą oraz państwa uczestniczące w wyżej wymienionej konwencji dodatkowej na podstawie artykułu 26, mogą przystąpić do niniejszego protokołu w drodze notyfikacji.

Dokument ratyfikacyjny lub notyfikację o przystąpieniu składa się Rządowi Szwajcarskiemu.

Niniejszy protokół wchodzi w życie w 6 miesięcy przed datą przewidzianą dla wejścia w życie konwencji dodatkowej z dnia 26 lutego 1966 roku.

Na dowód czego niżej wymienieni Pełnomocnicy, posiadający pełnomocnictwa uznane za dobre i sporządzone w należytej formie, podpisali niniejszy protokół.

Sporządzono w Bernie, dnia dwudziestego szóstego lutego tysiąc dziewięćset sześćdziesiątego szóstego roku, w jednym egzemplarzu, który zostanie złożony w archiwach Konfederacji Szwajcarskiej i którego uwierzytelniony odpis będzie przekazany każdej ze Stron.

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 premier.

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 répond 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.

§ 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.

Dommmages-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 2000 francs par voyageur.

Article 8.**Montant des dommages-intérêts en cas de dol ou de 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.

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 indûment perçue doit être restituée.

Article 10.**Interdiction de limiter la responsabilité.**

Les dispositions tarifaires et les accords 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 CIV et 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 en 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 utile de 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.

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'art. 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 reste 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.

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 les dits 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 1^{er} 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.

Article 26.**Adhésion.**

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.

Protocole A

établi par la Conférence extraordinaire réunie 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 (CIV) du 25 février 1961, 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 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 :

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 1^{er} juillet 1966.

Il entre en vigueur à titre provisoire le 1^{er} 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.

Protocole B

établi par la Conférence extraordinaire réunie 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 (CIV) du 25 février 1961, 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 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 SOÜSSIGNÉS

sont convenus de ce qui suit:

1^o 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 I 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.