

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1966 Nr. 174

A. TITEL

*Aanvullend Verdrag bij het Internationaal Verdrag betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (CIV) van 25 februari 1961, nopens de aansprakelijkheid van de spoorweg voor de dood en de verwonding van reizigers;
Bern, 26 februari 1966*

B. TEKST

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

Etendu 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

Domages-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

Domages-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 limitations de 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

Montants 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 présen-

tées 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

Exécutions de 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.

Het Verdrag is ondertekend voor de volgende Staten:

Bulgarije	}	26 februari 1966
Denemarken		
Finland		
Frankrijk		
Italië		
Liechtenstein		
Luxemburg		
Marokko ¹⁾		
het Koninkrijk der Nederlanden		
Noorwegen		
Oostenrijk ²⁾		
Portugal ¹⁾		
Roemenië ¹⁾		
Spanje		
Tsjechoslowakije		
Turkije	}	10 maart 1966
Zuidslavië		
Zwitserland		
België		25 april 1966
Polen		

¹⁾ Onder het voorbehoud voorzien in artikel 1, § 2, van het Aanvullend Verdrag.

²⁾ Onder voorbehoud van bekrachtiging.

C. VERTALING

Aanvullend Verdrag bij het Internationaal Verdrag betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (CIV) van 25 februari 1961, nopens de aansprakelijkheid van de spoorweg voor de dood en de verwonding van reizigers

De ondergetekende gevolmachtigden,

Overtuigd van het nut van een eenvormige regeling inzake de aansprakelijkheid van de spoorweg voor schade ontstaan bij het inter-

nationaal vervoer en tengevolge van de dood, de verwonding of ieder ander lichamelijk of geestelijk letsel van een reiziger, alsook voor schade aan of verlies van zaken welke deze bij zich had,

hebben besloten het Internationaal Verdrag betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (CIV) van 25 februari 1961 door een Aanvullend Verdrag te completeren,

en zijn de volgende artikelen overeengekomen:

Artikel 1

Toepasselijkheid

§ 1. — Dit Verdrag regelt de aansprakelijkheid van de spoorweg voor schade veroorzaakt aan reizigers tengevolge van een ongeval op het gebied van een Staat welke Partij is bij dit Verdrag. In de zin van dit Verdrag wordt onder „reizigers” verstaan:

a) reizigers wier vervoer wordt beheerst door het Internationaal Verdrag betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (CIV) van 25 februari 1961,

b) begeleiders van goederen waarvan het vervoer geschiedt overeenkomstig het Internationaal Verdrag betreffende het goederenvervoer per spoorweg (CIM) van 25 februari 1961.

§ 2. — Elke Verdragsluitende Staat kan op het tijdstip waarop hij dit Verdrag ondertekent of de akte van bekrachtiging of van toetreding nederlegt, verklaren dat hij zich het recht voorbehoudt dit Verdrag niet toe te passen op reizigers die het slachtoffer zijn van ongevallen welke op het grondgebied van die Verdragsluitende Staat plaatsvinden, wanneer deze onderdanen zijn van die Staat of hun gewone verblijfplaats hebben op het grondgebied van die Staat.

Artikel 2

Omvang der aansprakelijkheid

§ 1. — De spoorweg is aansprakelijk voor schade die het gevolg is van de dood, de verwonding of ieder ander lichamelijk of geestelijk letsel van een reiziger veroorzaakt door een ongeval in verband met de uitoefening van het spoorwegbedrijf zowel gedurende het verblijf van de reiziger in de rijtuigen, als bij het in- en uitstappen.

De spoorweg is voorts aansprakelijk voor schade, die het gevolg is van beschadiging of van geheel of gedeeltelijk verlies van zaken welke de door een zodanig ongeval getroffen reiziger, hetzij op zijn persoon droeg, hetzij bij zich had als handbagage, levende dieren daaronder begrepen.

§ 2. — De spoorweg is van deze aansprakelijkheid ontheven, indien het ongeval is veroorzaakt door buiten het spoorwegbedrijf gelegen

omstandigheden die de spoorweg, niettegenstaande de voor het bijzondere geval vereiste zorgvuldigheid, niet kon afwenden en waarvan hij de gevolgen niet kon ondervangen.

§ 3. — De spoorweg is geheel of gedeeltelijk van deze aansprakelijkheid ontheven in de mate waarin het ongeval te wijten is aan de 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 bijzondere geval vereiste zorgvuldigheid, niet kon afwenden en waarvan hij de gevolgen niet kon ondervangen.

Indien de aansprakelijkheid van de spoorweg niet ingevolge de vorige alinea is uitgesloten, is de spoorweg voor het geheel aansprakelijk, binnen de grenzen van dit Verdrag en behoudens een eventueel regres tegenover de derde.

§ 5. — Dit Verdrag heeft geen betrekking op de aansprakelijkheid die op de spoorweg kan rusten in gevallen die niet zijn voorzien in § 1 van dit artikel.

§ 6. — De „aansprakelijke spoorweg” in de zin van dit Verdrag is die spoorweg welke volgens de lijst van lijnen, bedoeld in artikel 59 van de CIV, de lijn exploiteert waarop het ongeval heeft plaatsgehad. Indien volgens de genoemde lijst een lijn gemeenschappelijk door twee spoorwegen wordt geëxploiteerd, is elk van beide 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 een gevolg van het overlijden zijn, met name die van het vervoer van het stoffelijk overschot, van de begrafenis of van de crematie;
- b) indien de dood niet onmiddellijk is ingetreden, de schadevergoeding bedoeld in artikel 4.

§ 2. — Indien door de dood van de reiziger personen jegens wie hij een wettelijke onderhoudsverplichting had of in de toekomst zou hebben gehad, worden beroofd van hun ondersteuning, dienen zij eveneens voor dit verlies schadeloos te worden gesteld. De vordering tot schadevergoeding van personen van wie 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 ieder ander lichamelijk of geestelijk letsel van de reiziger omvat de schadevergoeding:

a) de noodzakelijke kosten, met name die van de behandeling en van het vervoer;

b) de vergoeding van de schade geleden, hetzij door gehele of gedeeltelijke arbeidsongeschiktheid, hetzij door vermeerdering 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, met name de onstoffelijke schade (pretium doloris), en de schade door lichamelijke ontsiering.

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, zulks verzoeken.

§ 2. — Het bedrag van de op grond van § 1 toe te kennen schadevergoeding wordt vastgesteld volgens het nationale recht. Voor de toepassing van dit Verdrag wordt evenwel voor iedere reiziger een maximumbedrag vastgesteld van 200 000 franken in kapitaal of in een met dit kapitaal overeenkomende jaarlijkse rente, in geval het nationale recht een maximumbedrag kent dat lager is dan dit bedrag.

Artikel 7

Beperking van de schadevergoeding in geval van schade of verlies van zaken

Wanneer de spoorweg op grond van de bepalingen van dit Verdrag wordt aangesproken tot schadevergoeding voor beschadiging of voor geheel of gedeeltelijk verlies van zaken welke de door een ongeval getroffen reiziger, hetzij op zijn persoon droeg, hetzij bij zich had als handbagage, levende dieren daaronder begrepen, kan schadevergoeding worden gevorderd tot ten hoogste 2000 franken per reiziger.

Artikel 8

Bedrag van de schadevergoeding bij opzet of grove schuld

De bepalingen van de artikelen 6 en 7 van dit Verdrag 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.

Artikel 9

Rente over het bedrag van de schadevergoeding en terugbetaling van de schadevergoeding

§ 1. — De rechthebbende kan over het bedrag van de schadevergoeding een rente van 5% per jaar vorderen. De rente loopt van de dag van de vordering buiten rechte of van de dag van de rechtsvordering, indien geen vordering buiten rechte is ingesteld.

De rente over het bedrag van de schadevergoeding, bedoeld in de artikelen 3 en 4, loopt evenwel eerst van de dag waarop de feiten die hebben geleid tot het vaststellen van het bedrag zich hebben voorgedaan, indien deze dag valt na die waarop de vordering buiten rechte of de rechtsvordering is ingesteld.

§ 2. — Elke ten onrechte ontvangen schadevergoeding moet worden terugbetaald.

Artikel 10

Verbod inzake beperking der aansprakelijkheid

De tariefbepalingen en bijzondere overeenkomsten tussen de spoorweg en de reiziger welke de spoorweg bij voorbaat geheel of gedeeltelijk ontlasten van zijn aansprakelijkheid ingevolge dit Verdrag, 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 brengt echter geen nietigheid van de vervoersovereenkomst met zich mede; deze blijft onderworpen aan de bepalingen van de CIV en van dit Verdrag.

Artikel 11

Aansprakelijkheid van de spoorweg voor zijn personeel

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

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

Artikel 12

Instelling van vorderingen welke niet in dit Verdrag zijn voorzien

In de gevallen bedoeld in artikel 2, § 1, kan een rechtsvordering tegen de spoorweg terzake van de aansprakelijkheid, waarop deze vordering ook moge berusten, slechts worden ingesteld onder de voorwaarden en binnen de grenzen voorzien in dit Verdrag.

Hetzelfde geldt voor rechtsvorderingen, ingesteld tegen personen voor wie de spoorweg krachtens artikel 11 aansprakelijk is.

Artikel 13

Vorderingen buiten rechte

§ 1. — De vorderingen buiten rechte tot schadevergoeding ingevolge dit Verdrag zijn facultatief; zij kunnen worden ingesteld tegen een van de volgende spoorwegen, voor zover deze zijn zetel heeft op het gebied van een Staat die Partij is bij genoemd Verdrag:

- 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 vorderingen buiten rechte worden schriftelijk ingediend. De stukken waarvan de rechthebbende het van belang acht dat zij bij zijn vordering worden gevoegd, moeten in originali of in afschrift worden overgelegd; in het laatste geval dienen zij behoorlijk te zijn gewaarmerkt indien de spoorweg dit verlangt.

Artikel 14

Spoorweg tegen welke een vordering in rechte kan worden ingesteld

De rechtsvordering tot schadevergoeding welke op dit Verdrag is gegrond kan slechts worden uitgeoefend tegen de aansprakelijke spoorweg.

In geval van gezamenlijke exploitatie door twee spoorwegen heeft de eiser de keuze tussen deze spoorwegen. Het recht van keuze gaat teniet, zodra de rechtsvordering tegen één dezer spoorwegen is ingesteld.

Artikel 15

Rechterlijke bevoegdheid

De rechtsvorderingen op grond van dit Verdrag kunnen slechts worden ingesteld bij de bevoegde rechter van de Staat op welks grondgebied het ongeval de reiziger is overkomen, tenzij in internationale overeenkomsten of concessies anders is bepaald.

Artikel 16

Tenietgaan van het vorderingsrecht

§ 1. — De rechthebbende verliest zijn vorderingsrecht indien hij niet binnen drie maanden, nadat hij kennis heeft genomen van de schade, één van de spoorwegen, bij welke krachtens artikel 13 een vordering buiten rechte kan worden ingediend, in kennis heeft gesteld van het ongeval dat de reiziger is overkomen.

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

§ 2. — Het vorderingsrecht vervalt evenwel niet:

a) indien de rechthebbende binnen de in § 1 bedoelde termijn een vordering buiten rechte heeft ingediend bij één van de in artikel 13, § 1, bedoelde spoorwegen;

b) indien de rechthebbende het bewijs levert dat het ongeval is veroorzaakt door schuld van de spoorweg;

c) indien van het ongeval geen, dan wel te laat, mededeling is gedaan tengevolge van omstandigheden die niet aan de rechthebbende verweten kunnen worden;

d) indien gedurende de in § 1 bedoelde termijn de aansprakelijke spoorweg of, indien ingevolge artikel 2, § 6, twee spoorwegen aansprakelijk zijn, één van hen, op andere wijze op de hoogte was van het de reiziger overkomen ongeval.

Artikel 17

Verjaring van het vorderingsrecht

§ 1. — De rechtsvordering tot schadevergoeding op grond van dit Verdrag verjaart:

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

b) voor de andere rechthebbenden na verloop van drie jaren, te rekenen van de dag volgende op die van het overlijden van het slachtoffer, met een maximum van vijf jaren te rekenen van de dag volgende op die van het ongeval.

§ 2. — Wanneer een vordering buiten rechte overeenkomstig artikel 13 bij de spoorweg wordt ingediend, worden de drie verjaringstermijnen bedoeld in § 1 geschorst tot de dag waarop de spoorweg de vordering schriftelijk afwijst en de daarbij gevoegde stukken terugzendt. Wanneer de vordering gedeeltelijk wordt ingewilligd, begint de verjaring slechts opnieuw te lopen voor het gedeelte van de vordering buiten rechte dat betwist blijft. De bewijslast inzake de ontvangst van de vordering of van het antwoord en van de teruggave van de stukken rust op de partij die zich op dit feit beroept.

Latere vorderingen buiten rechte die op dezelfde zaak betrekking hebben, schorsen de verjaring niet.

§ 3. — Een rechtsvordering die is verjaard 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 nationale recht.

Artikel 18

Nationaal recht

§ 1. — Bij gebrek aan voorschriften in dit Verdrag is het nationale recht van toepassing.

§ 2. — Voor de toepassing van dit Verdrag wordt onder „nationaal recht” verstaan het recht van de Staat op wiens grondgebied het ongeval de reiziger is overkomen, met inbegrip van de regels inzake wetsconflicten.

Artikel 19

Algemene regelen van rechtspleging

Voor alle rechtsgeschillen waartoe de toepassing van dit Verdrag aanleiding geeft, moet de bij de bevoegde rechter geldende rechtspleging worden gevolgd, onder voorbehoud van in dit Verdrag opgenomen andersluidende bepalingen.

Artikel 20

Tenuitvoerlegging van vonissen. Zekerheidsstelling

§ 1. — Wanneer de vonissen die krachtens de bepalingen van dit Verdrag door de bevoegde rechter op tegenspraak of bij verstek zijn gewezen, volgens de door die rechter toegepaste wetten uitvoerbaar zijn geworden, worden zij uitvoerbaar in elke andere bij het Verdrag Partij zijnde Staat, zodra de in de desbetreffende Staat voorgeschreven formaliteiten zijn vervuld. Herziening van de zaak ten principale is niet geoorloofd.

Deze bepaling is niet van toepassing op vonnissen die slechts voorlopig uitvoerbaar zijn, en evenmin 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 ten overstaan van de bevoegde rechter zijn getroffen 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 dit Verdrag zijn gegrond.

Artikel 21

Munteenheid

Onder franken, waarin de in dit Verdrag genoemde bedragen zijn uitgedrukt, dient te 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 dit Verdrag 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 de spoorrijtuigen echter met een veerboot worden vervoerd, is dit Verdrag van toepassing op de in artikel 2, § 1 bedoelde schade welke veroorzaakt wordt door een ongeval in verband met de uitoefening van het spoorwegbedrijf, zowel gedurende het verblijf van de reiziger in deze rijtuigen als 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 veerboot 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 en met 17, 18, § 2, 19 en 20 van dit Verdrag blijven evenwel van toepassing.

Artikel 23

Aansprakelijkheid bij kernongevallen

De spoorweg is ontheven van de aansprakelijkheid die krachtens dit Verdrag 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 Verdragsluitende Staat en welke de aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie regelen.

Artikel 24

Ondertekening

Dit Verdrag blijft tot 1 juli 1966 opengesteld voor ondertekening voor de Staten die waren uitgenodigd zich te doen vertegenwoordigen op de Conferentie welke te Bern is gehouden van 21—26 februari 1966.

Artikel 25

Bekrachtiging en inwerkingstelling

Dit Verdrag zal worden bekrachtigd en de akten van bekrachtiging zullen zo spoedig mogelijk bij de Zwitserse Regering worden nedergelegd.

Wanneer dit Verdrag door vijftien Staten is bekrachtigd, stelt de Zwitserse Regering zich in verbinding met de belanghebbende Regeringen ten einde met hen de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag vast te stellen.

Artikel 26

Toetreding

Indien een Staat die Partij is bij het Internationaal Verdrag betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (CIV) van 25 februari 1961 en die het onderhavige Verdrag niet heeft ondertekend wenst toe te treden tot dit Verdrag, geeft hij hiervan kennis aan de Zwitserse Regering, die hiervan mededeling doet aan de Verdragsluitende Staten.

Elke toetreding heeft rechtsgevolg een maand na de datum waarop de Zwitserse Regering de aanvraag ter kennis van de Verdragsluitende Staten heeft gebracht.

Artikel 27

Duur en herziening

Dit Verdrag heeft dezelfde duur als het Internationaal Verdrag betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (CIV) van 25 februari 1961; het kan worden herzien volgens de procedure voorzien in artikel 68, § 1 van dat Verdrag en eventueel daarin worden opgenomen.

Artikel 28

Teksten van het Verdrag. Officiële vertalingen

Dit Verdrag is naar gevestigd diplomatiek gebruik in de Franse taal gesloten en ondertekend.

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

In geval van verschil is de Franse tekst beslissend.

TEN BLIJKE WAARVAN de hierna genoemde gevolmachtigden, voorzien van volmachten welke in goede en behoorlijke vorm werden bevonden, dit Verdrag hebben ondertekend.

GEDAAN te Bern, de zesentwintigste februari negentienhonderd zesenzestig, 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.

D. GOEDKEURING

Het Verdrag behoeft ingevolge artikel 60, lid 2, van de Grondwet de goedkeuring der Staten-Generaal, alvorens te kunnen worden bekrachtigd.

E. BEKRACHTIGING

Bekrachtiging van het Verdrag is voorzien in artikel 25, eerste lid.

G. INWERKINGTREDING

Wanneer vijftien Staten het Verdrag hebben bekrachtigd, zal ingevolge artikel 25, lid 2, de datum van inwerkingtreding van het Verdrag worden vastgesteld.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, zal het Verdrag alleen voor Nederland gelden.

J. GEGEVENS

Van het op 25 februari 1961 te Bern tot stand gekomen Internationaal Verdrag betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (CIV), tot aanvulling waarvan het onderhavige Verdrag strekt, is de tekst geplaatst in *Trb.* 1961, 161. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1965, 31.

Van het op 25 februari 1961 te Bern tot stand gekomen Internationaal Verdrag betreffende het goederenvervoer per spoorweg (CIM), naar welk Verdrag in artikel 1, § 1, sub *b*, van het onderhavige Verdrag wordt verwezen, is de tekst geplaatst in *Trb.* 1961, 160. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1965, 30.

Het onderhavige Verdrag is tot stand gebracht tijdens een van 21 t/m 26 februari 1966 te Bern gehouden Buitengewone Conferentie. Op genoemde Conferentie is eveneens tot stand gebracht een Protocol A tot uitbreiding van het aantal leden van de Commissie van Beheer van het Centraal Bureau voor het internationaal vervoer per spoorweg van welk Protocol tekst en vertaling zijn geplaatst in *Trb.* 1966, 175, alsmede een Protocol B met betrekking tot het onderhavige Verdrag, waarvan tekst en vertaling zijn geplaatst in *Trb.* 1966, 176.

Uitgegeven de derde augustus 1966.

De Minister van Buitenlandse Zaken a.i.,
I. A. DIEPENHORST.