

Bericht und Antrag

des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß)

zu dem von der Bundesregierung eingebrachten Entwurf eines Gesetzes zu dem Zusatzübereinkommen vom 26. Februar 1966 zu dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr vom 25. Februar 1961 über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden sowie zu den Internationalen Übereinkommen vom 7. Februar 1970 über den Eisenbahnfrachtverkehr und über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr

— Drucksache 7/1453 —

A. Problem

Im Interesse des internationalen Verkehrs soll die Rechtsvereinheitlichung auf dem Gebiete des Eisenbahntransportrechtes weitergeführt werden.

B. Lösung

Der Gesetzentwurf sieht den Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zu mehreren internationalen Übereinkommen vor, die den Eisenbahnfrachtverkehr, den Eisenbahnpersonenverkehr und die Haftung bei Eisenbahnunglücken betreffen.

(Einmütigkeit im Ausschuß)

C. Alternativen

entfallen

D. Kosten

Es entstehen keine Kosten.

A. Bericht des Abgeordneten Dr. Jobst

Der Gesetzentwurf wurde in der 74. Sitzung des Deutschen Bundestages vom 18. Januar 1974 dem Ausschuß für Verkehr zur Beratung überwiesen, der die Vorlage in seiner Sitzung am 13. Februar 1974 behandelt hat.

Ziel des zur Ratifizierung anstehenden internationalen Vertragswerkes ist es, die Rechtsvereinheitlichung auf dem Gebiete des Eisenbahntransportrechtes weiterzuführen und die geltenden Bestimmungen der wirtschaftlichen Entwicklung anzupassen. Zu diesem Zweck sieht der Gesetzentwurf den Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zu folgenden internationalen Übereinkommen vor:

1. *Übereinkommen vom 7. Februar 1970 über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) und über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV)*

Die CIM- und CIV-Abkommen aus dem Jahre 1961, denen die Bundesrepublik Deutschland zum 1. April 1973 rechtswirksam beigetreten ist, wurden überarbeitet und der technischen Entwicklung angepaßt. Die neuen Vertragstexte stehen nunmehr zur Ratifizierung an.

2. *Das Zusatzübereinkommen vom 26. Februar 1966 über die Haftung der Eisenbahnen für Tötung und Verletzung von Reisenden*

Durch dieses Zusatzübereinkommen soll, wie der Name bereits aussagt, für internationale Beförderungen von Reisenden das Haftungsrecht bei Eisenbahnunglücksfällen einheitlich geregelt werden. Erfast werden von dieser Neuregelung indessen nur die Inhaber internationaler Beförderungsausweise, nicht jedoch die Inhaber von normalen Fahrkarten. Daraus können sich unerwünschte Konsequenzen ergeben, wenn bei einem Unglücksfall diese beiden Gruppen von Fahrgästen nach unterschiedlichen Rechtsnormen — Zusatzübereinkommen und Reichshaftpflichtgesetz — entschädigt werden. In Einzelfällen kann die Entschädigung nach dem Reichshaftpflichtgesetz höher sein als nach dem neuen Zusatzüber-

einkommen. Der Ausschuß nimmt insoweit die Erklärung der Bundesregierung zur Kenntnis, daß die Deutsche Bundesbahn durch Änderung ihrer Tarifbestimmungen eine Gleichbehandlung der verschiedenen Gruppen von Reisenden sicherstellen wird.

3. *Zusatzprotokoll vom 7. Februar 1970*

Dieses Protokoll betrifft Sonderregelungen für Großbritannien, Nordirland und Irland sowie Vorbehalte bezüglich der Montanunion und des EWG-Vertrages. Nachdem die DDR gleichberechtigt dem CIV- und CIM-Abkommen beigetreten ist, ist die Ziffer I.1 gegenstandslos geworden.

4. *Protokoll I und II*

Diese beiden Protokolle wurden anläßlich der Diplomatischen Konferenz in Bern vom 5. bis 9. November 1973 vereinbart. Das Protokoll I zielt darauf ab, daß die oben erwähnten überarbeiteten CIM- und CIV-Abkommen und das Zusatzprotokoll aus dem Jahre 1970 mit Wirkung zum 1. Januar 1975 in Kraft gesetzt werden.

Nach dem Protokoll II soll das oben erwähnte Zusatzübereinkommen vom 26. Februar 1966 betreffend die Haftung die gleiche Geltungsdauer wie das redigierte CIV-Übereinkommen erhalten.

Die beiden Protokolle I und II wurden erst während des Gesetzgebungsverfahrens von der Bundesregierung nachgereicht. Der Ausschuß hält es im Interesse eines einheitlichen Inkrafttretens des gesamten Vertragswerkes für erforderlich, daß auch über diese beiden Protokolle gleichzeitig und zusammen mit den übrigen Abkommen entschieden wird. Zu diesem Zweck hat er den Entwurf eines Zustimmungsgesetzes geändert und die beiden Protokolle eingefügt.

Da die entsprechenden Texte in französischer und deutscher Sprache nicht in der Vorlage der Bundesregierung in Drucksache 7/1453 enthalten sind, sind die beiden Protokolle im Ausschlußbericht als Anlagen 2 und 3 angefügt worden.

Bonn, den 13. Februar 1974

Dr. Jobst

Berichterstatter

B. Antrag des Ausschusses

Der Bundestag wolle beschließen,
den Gesetzentwurf — Drucksache 7/1453 — in der aus Anlage 1 ersichtlichen
Zusammenstellung anzunehmen.

Bonn, den 13. Februar 1974

Der Ausschuß für Verkehr

Börner	Dr. Jobst
Vorsitzender	Berichterstatter

Anlage 1

Zusammenstellung

des Entwurfs eines Gesetzes zu dem Zusatzübereinkommen vom 26. Februar 1966 zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr vom 25. Februar 1961 über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden sowie zu den Internationalen Übereinkommen vom 7. Februar 1970 über den Eisenbahnfrachtverkehr und über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr

— Drucksache 7/1453 —

mit den Beschlüssen des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß)

Entwurf

Beschlüsse des 14. Ausschusses

**Entwurf eines Gesetzes
zu dem Zusatzübereinkommen vom 26. Februar 1966
zum Internationalen Übereinkommen über den
Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr vom
25. Februar 1961 über die Haftung der Eisenbahn für
Tötung und Verletzung von Reisenden sowie zu den
Internationalen Übereinkommen vom 7. Februar
1970 über den Eisenbahnfrachtverkehr und über den
Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr**

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zu

1. dem Zusatzübereinkommen vom 26. Februar 1966 zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr vom 25. Februar 1961 (CIV) über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden;
2. dem Internationalen Übereinkommen vom 7. Februar 1970 über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM);
3. dem Internationalen Übereinkommen vom 7. Februar 1970 über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV);
4. dem Zusatzprotokoll vom 7. Februar 1970 zu den Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) und den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV)

**Entwurf eines Gesetzes
zu dem Zusatzübereinkommen vom 26. Februar 1966
zum Internationalen Übereinkommen über den
Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr vom
25. Februar 1961 über die Haftung der Eisenbahn für
Tötung und Verletzung von Reisenden sowie zu den
Internationalen Übereinkommen vom 7. Februar
1970 über den Eisenbahnfrachtverkehr und über den
Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr**

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zu

1. unverändert
2. unverändert
3. unverändert
4. dem Zusatzprotokoll vom 7. Februar 1970 zu den Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) und den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV);
5. dem Protokoll I vom 9. November 1973 der Diplomatischen Konferenz für die Inkraftsetzung der Internationalen Übereinkommen über den

Entwurf

wird zugestimmt. Die Übereinkommen *) und *das Zusatzprotokoll* *) werden nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, Änderungen oder Ergänzungen gemäß Artikel 69 §§ 3 und 4 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) und gemäß Artikel 64 § 3 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) durch Rechtsverordnung in Kraft zu setzen. Die Rechtsverordnungen bedürfen nicht der Zustimmung des Bundesrates.

Artikel 3

Dieses Gesetz gilt auch im Land Berlin, sofern das Land Berlin die Anwendung dieses Gesetzes feststellt. Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1).

Artikel 4

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Die Tage, an denen das Zusatzübereinkommen vom 26. Februar 1966 zu den Internationalen Übereinkommen vom 25. Februar 1961 über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr nach seinem Artikel 26 Abs. 2, das Internationale Übereinkommen vom 7. Februar 1970 über den Eisenbahnfrachtverkehr nach seinem Artikel 67 § 3 und das Internationale Übereinkommen vom 7. Februar 1970 über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr nach seinem Artikel 62 § 3 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft treten, sind im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

*) siehe Drucksache 7/1453

Beschlüsse des 14. Ausschusses

Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) und über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) vom 7. Februar 1970;

6. dem Protokoll II vom 9. November 1973 der Diplomatischen Konferenz für die Inkraftsetzung der Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) und über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) vom 7. Februar 1970 betreffend die Verlängerung der Geltungsdauer des am 26. Februar 1966 unterzeichneten und am 1. Januar 1973 in Kraft getretenen Zusatzübereinkommens zur CIV von 1961 über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden

wird zugestimmt. Die Übereinkommen *) und **die Protokolle **)** werden nachstehend veröffentlicht."

Artikel 2

unverändert

Artikel 3

unverändert

Artikel 4

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Die Tage, an denen das Zusatzübereinkommen vom 26. Februar 1966 zu den Internationalen Übereinkommen vom 25. Februar 1961 über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr nach seinem Artikel 26 Abs. 2, das Internationale Übereinkommen vom 7. Februar 1970 über den Eisenbahnfrachtverkehr nach seinem Artikel 67 § 3, das Internationale Übereinkommen vom 7. Februar 1970 über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr nach seinem Artikel 62 § 3, **das Zusatzprotokoll vom 7. Februar 1970 sowie die Protokolle I und II vom 9. November 1973** für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft treten, sind im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

**) siehe Drucksache 7/1453 und Anlagen 2 und 3

Entwurf

(3) Gleichzeitig mit dem Inkrafttreten der Internationalen Übereinkommen vom 7. Februar 1970 über den Eisenbahnfrachtverkehr und den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr für die Bundesrepublik Deutschland treten außer Kraft:

1. das Gesetz vom 21. Dezember 1964 über die Beteiligung der Bundesrepublik Deutschland an den Internationalen Übereinkommen vom 25. Februar 1961 über den Eisenbahnfrachtverkehr und über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (Bundesgesetzbl. 1964 II S. 1517),
2. die Verordnung vom 6. März 1967 über die Änderung und Ergänzung der Anlage I des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (Bundesgesetzbl. 1967 II S. 1140),
3. die Verordnung vom 19. Dezember 1968 über die Inkraftsetzung von Änderungen des Internationalen Übereinkommens vom 25. Februar 1961 über den Eisenbahnfrachtverkehr (Bundesgesetzblatt 1968 II S. 1220),
4. die Verordnung vom 20. November 1970 über die Inkraftsetzung von Änderungen des Internationalen Übereinkommens vom 25. Februar 1961 über den Eisenbahnfrachtverkehr nebst Anlage VII (RIP) (Bundesgesetzbl. 1970 II S. 1185),
5. die Zweite Verordnung vom 19. Juni 1973 über die Inkraftsetzung von Änderungen der Anlage I (RID) des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (Bundesgesetzbl. 1973 II S. 561).

Beschlüsse des 14. Ausschusses

(3) Gleichzeitig mit dem Inkrafttreten der Internationalen Übereinkommen vom 7. Februar 1970 über den Eisenbahnfrachtverkehr und den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr für die Bundesrepublik Deutschland treten außer Kraft:

1. unverändert
2. unverändert
3. unverändert
4. unverändert
5. die Zweite Verordnung vom 19. Juni 1973 über die Inkraftsetzung von Änderungen der Anlage I (RID) des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (Bundesgesetzbl. 1973 II S. 561),
6. **die Dritte Verordnung vom 3. Dezember 1973 über die Inkraftsetzung von Änderungen der Anlage I (RID) des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (Bundesgesetzblatt 1973 II S. 1597).**

Protocole I

établi par la Conférence diplomatique réunie en vue de la mise en vigueur des Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV) du 7 février 1970

En application de l'article 66 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) et de l'article 61 de la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV), signées à Berne le 7 février 1970 et conclues entre

l'Algérie, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, l'Espagne, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Irak, l'Irlande, l'Italie, le Liban, le Liechtenstein, le Luxembourg, le Maroc, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, le Royaume-Uni, la Suède, la Suisse, la Syrie, la Tchécoslovaquie, la Tunisie, la Turquie et la Yougoslavie,

et à la suite de l'invitation adressée par le Conseil fédéral suisse aux Hautes Parties contractantes, les Plénipotentiaires soussignés se sont réunis à Berne du 5 au 9 novembre 1973.

Après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ils ont pris acte de la déclaration du Gouvernement suisse, aux termes de laquelle les Etats suivants ont déposé auprès du Gouvernement de la Confédération suisse et aux dates ci-après les instruments de ratification des Conventions CIM et CIV du 7 février 1970 et du Protocole additionnel à ces Conventions, qui ont été reconnus, après examen, exacts et concordants:

1. le Danemark, le 4 mars 1971,
2. les Pays-Bas, le 26 avril 1971,
3. la Yougoslavie, le 9 juin 1971,
4. le Portugal, le 15 octobre 1971,
5. le Luxembourg, le 29 mai 1972,
6. l'Algérie, le 22 juin 1972,
7. l'Autriche, le 7 juillet 1972,
8. la Suisse, le 21 juillet 1972,
9. le Liechtenstein, le 29 novembre 1972,
10. la Grèce, le 8 décembre 1972,
11. la France, le 13 février 1973,
12. la Belgique, le 28 mars 1973,
13. la Tunisie, le 21 mai 1973,
14. la Norvège, le 14 juin 1973,
15. la Bulgarie, le 28 septembre 1973,

et les Etats suivants ont adhéré à ces Conventions et au Protocole additionnel, en vertu de l'article 67 (CIM) et de l'article 62 (CIV):

Protokoll I

der Diplomatischen Konferenz für die Inkraftsetzung der Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) und über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) vom 7. Februar 1970

In Anwendung von Artikel 66 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) und Artikel 61 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV), unterzeichnet in Bern am 7. Februar 1970, und abgeschlossen zwischen

Algerien, Österreich, Belgien, Bulgarien, Dänemark, Spanien, Finnland, Frankreich, Griechenland, Ungarn, Irak, Irland, Italien, Libanon, Liechtenstein, Luxemburg, Marokko, Norwegen, den Niederlanden, Polen, Portugal, Rumänien, dem Vereinigten Königreich, Schweden, der Schweiz, Syrien, der Tschechoslowakei, Tunesien, der Türkei und Jugoslawien,

und auf Einladung des Schweizerischen Bundesrates an die hohen Vertragsparteien sind die unterzeichneten Bevollmächtigten vom 5. bis 9. November 1973 in Bern zusammengetreten.

Sie haben nach Vorlage der Vollmachten, die in richtiger und gehöriger Form befunden wurden, von der Erklärung der Schweizerischen Eidgenossenschaft Kenntnis genommen, wonach folgende Staaten zu den nachgenannten Zeitpunkten richtige und übereinstimmende Ratifikationsurkunden für die Übereinkommen CIM und CIV sowie für das Zusatzprotokoll vom 7. Februar 1970 bei ihr hinterlegt haben:

1. von Dänemark, am 4. März 1971,
2. von den Niederlanden, am 26. April 1971,
3. von Jugoslawien, am 9. Juni 1971,
4. von Portugal, am 15. Oktober 1971,
5. von Luxemburg, am 29. Mai 1972,
6. von Algerien, am 22. Juni 1972,
7. von Österreich, am 7. Juli 1972,
8. von der Schweiz, am 21. Juli 1972,
9. von Liechtenstein, am 29. November 1972,
10. von Griechenland, am 8. Dezember 1972,
11. von Frankreich, am 13. Februar 1973,
12. von Belgien, am 28. März 1973,
13. von Tunesien, am 21. Mai 1973,
14. von Norwegen, am 14. Juni 1973,
15. von Bulgarien, am 28. September 1973

und folgende Staaten gestützt auf Artikel 67 der CIM und Artikel 62 der CIV von 1970 diesen Übereinkommen und dem Zusatzprotokoll beigetreten sind:

1. la République démocratique allemande,
2. l'Iran.

La Conférence, ayant constaté que quinze Etats ont déposé leur instrument de ratification auprès du Gouvernement suisse et que deux Etats ont adhéré aux Conventions CIM et CIV de 1970, a arrêté les dispositions suivantes :

1° La Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) du 7 février 1970 et la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 7 février 1970, ainsi que le Protocole additionnel à ces Conventions — à l'exclusion des clauses I, 1°, et II, 1°, devenues sans objet par suite de l'adhésion de la République fédérale d'Allemagne et de la République démocratique allemande aux Conventions CIM et CIV de 1961 — seront mis en vigueur le 1^{er} janvier 1975. Les Conventions CIM et CIV du 25 février 1961 et leur Protocole additionnel seront abrogés à la même date et ce, conformément à l'article 69, § 2, de la CIM et à l'article 68, § 2, de la CIV de 1961, même à l'égard des Etats contractants qui ne ratifieraient pas les Conventions du 7 février 1970.

2° L'Annexe I [Règlement international concernant le transport des marchandises dangereuses par chemins de fer (RID)] à la CIM du 25 février 1961, qui est soumise à une procédure de révision spéciale et n'était donc pas jointe aux documents signés le 7 février 1970, sera applicable à partir du 1^{er} janvier 1975, dans la teneur valable au 31 décembre 1974, comme Annexe I à la CIM du 7 février 1970, réserve faite des rectifications ci-après visant à l'adapter à la CIM et à la CIV de 1970 :

a) Texte du marginal 2 (3) :

« (3) Conformément au § 2 du RIEx (Annexe VI à la CIM), les matières et objets du RID ne sont admis au transport comme colis express qu'en tant que ce mode de transport est expressément prévu sous le chapitre B des différentes classes. »

b) Texte du marginal 2 (4) :

« (4) Conformément à l'article 15, lettre c), de la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV), les matières et objets du RID sont exclus du transport comme bagages, à moins que les tarifs n'admettent des exceptions. »

c) Texte du marginal 7 (1) :

« (1) Ne sont considérés comme containers au sens du RID que ceux qui satisfont aux prescriptions du RICo (Annexe V à la CIM). »

d) Marginaux 45, 82, 119, 166, 197, 222, 315, 353, 390, 442, 468, 534, 624, 719 : texte de l'indication entre parenthèses :

« [art. 6, § 9, d), de la CIM] ».

1. Deutsche Demokratische Republik,
2. Iran.

Die Konferenz hat festgestellt, daß 15 Staaten die Ratifikationsurkunden bei der schweizerischen Regierung hinterlegt haben, sowie zwei Staaten den Übereinkommen CIM und CIV von 1970 beigetreten sind, und hat folgendes vereinbart :

1. Die Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) und über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) vom 7. Februar 1970 sowie das Zusatzprotokoll vom 7. Februar 1970 — ausgenommen die Bestimmungen unter I,1 und II,1, die nach dem Beitritt der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik zu den Übereinkommen CIM und CIV von 1961 gegenstandslos sind —, werden mit Wirkung ab 1. Januar 1975 in Kraft gesetzt. Die CIM und CIV vom 25. Februar 1961, sowie das Zusatzprotokoll vom 25. Februar 1961, werden zum gleichen Zeitpunkt aufgehoben, und zwar gemäß Artikel 69 § 2 CIM und Artikel 68 § 2 CIV von 1961 auch gegenüber Vertragsstaaten, welche die Übereinkommen vom 7. Februar 1970 nicht ratifizieren.

2. Die Anlage I [Internationale Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (RID)] zur CIM vom 25. Februar 1961, die einem besonderen Revisionsverfahren unterstellt ist, und deshalb den am 7. Februar 1970 unterzeichneten Dokumenten nicht beigegeben war, gilt ab 1. Januar 1975 in der am 31. Dezember 1974 geltenden Fassung als Anlage I der CIM vom 7. Februar 1970 unter Vorbehalt nachstehender Berichtigung zur Anpassung an die CIM und CIV von 1970 :

a) Randnummer 2 (3) muß lauten :

„(3) Gemäß § 2 des RIEx (Anlage VI zur CIM) sind die Stoffe und Gegenstände des RID zur Beförderung als Expreßgut nur zugelassen, wenn dies im Abschnitt B der einzelnen Klassen ausdrücklich vorgesehen ist.“

b) Randnummer 2 (4) muß lauten :

„(4) Gemäß Art. 15 lit. c) des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) sind die Stoffe und Gegenstände des RID von der Beförderung als Reisegepäck ausgeschlossen, sofern die Tarife keine Ausnahmen zulassen.“

c) Randnummer 7 (1) muß lauten :

„(1) Als Behälter (Container) im Sinne des RID sind nur solche zu verstehen, die den Vorschriften des RICo (Anlage V zur CIM) entsprechen.“

d) Randnummern 45, 82, 119, 166, 197, 222, 315, 353, 390, 442, 468, 534, 624, 719 : Der Klammervermerk am Schluß muß lauten :

„[CIM Art. 6 § 9 d)]“.

3° Les Annexes VII [Règlement international concernant le transport de wagons de particuliers (RIP)] et VIII [Règlement international concernant le transport des containers (RiCo)] à la CIM du 25 février 1961, qui sont également soumises à une procédure de révision spéciale et n'étaient donc pas jointes aux documents signés le 7 février 1970, seront applicables à partir du 1^{er} janvier 1975 comme Annexes IV (RIP) et V (RiCo) à la CIM de 1970, dans la teneur arrêtée par les Commissions d'experts qui les auront révisées et adaptées à cette dernière Convention, suivant la procédure prévue à l'article 69, § 4, de la CIM de 1961.

Le présent Protocole demeure ouvert à la signature jusqu'au 31 janvier 1974.

Pour les Etats déposant leur instrument de ratification après le 1^{er} novembre 1974, les Conventions CIM et CIV du 7 février 1970 et leur Protocole additionnel seront applicables dès le premier jour du deuxième mois qui suit le mois au cours duquel le Gouvernement suisse aura notifié ce dépôt aux Gouvernements des Etats contractants.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ci-après ont dressé et signé le présent Protocole.

FAIT à Berne, le neuf novembre mil neuf cent soixante-treize, 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.

3. Die Anlagen VII [Internationale Ordnung für die Beförderung von Privatwagen (RIP)] und VIII [Internationale Ordnung für die Beförderung von Behältern (Containern) (RiCo)] zur CIM vom 25. Februar 1961, die ebenfalls einem besonderen Revisionsverfahren unterstellt sind und deshalb den am 7. Februar 1970 unterzeichneten Dokumenten nicht beigegeben waren, gelten als Anlagen IV (RIP) und V (RiCo) der CIM vom 7. Februar 1970 ab 1. Januar 1975 in der Fassung, wie sie von den Fachmännischen Ausschüssen für das RIP und das RiCo unter Anpassung an die CIM von 1970 in dem in Artikel 69 § 4 der CIM von 1961 vorgesehenen Verfahren beschlossen wird.

Dieses Protokoll bleibt bis zum 31. Januar 1974 zur Unterzeichnung offen.

Für die Staaten, die ihre Ratifikationsurkunden für die Übereinkommen CIM und CIV sowie das Zusatzprotokoll vom 7. Februar 1970 nach dem 1. November 1974 hinterlegen, werden diese Übereinkommen und das Zusatzprotokoll vom ersten Tag des zweiten Monats nach dem Monat anwendbar sein, in welchem die schweizerische Regierung diese Hinterlegung den Regierungen der Vertragsstaaten angezeigt hat.

ZU URKUND DESSEN haben die nachstehenden Bevollmächtigten das vorstehende Protokoll ausgefertigt und unterzeichnet.

GESCHEHEN zu Bern am neunten November eintausendneunhundertdreißig in einer Urschrift, die im Archiv der Schweizerischen Eidgenossenschaft hinterlegt und von der jeder Vertragspartei eine amtliche Ausfertigung zugestellt wird.

Anlage 3

Protocole II

établi par la Conférence diplomatique réunie en vue de la mise en vigueur des Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV) du 7 février 1970

concernant

la prolongation de la durée de validité de la Convention additionnelle à la CIV de 1961, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs, signée le 26 février 1966 et entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1973

A l'occasion de la Conférence diplomatique réunie à Berne du 5 au 9 novembre 1973 en vue de la mise en vigueur des Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV) du 7 février 1970,

les Plénipotentiaires soussignés des Etats parties à la 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, du 26 février 1966, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus de ce qui suit :

considérant

- que, pour des raisons de pure forme, il a été prévu à l'article 27 de la 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, signée le 26 février 1966 et entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1973, qu'elle aurait la même durée que la CIV de 1961, et
- que, la dite Convention additionnelle n'étant pas encore en vigueur lors de la 7^e Conférence de révision, ne pouvait donc être, à cette occasion, ni révisée ni intégrée dans la CIV de 1970 ;

reconnaissant

- que la dite Convention additionnelle doit rester en vigueur même après l'abrogation de la CIV de 1961 et l'entrée en vigueur de la CIV de 1970, et
- qu'une prolongation de la durée de validité de la dite Convention additionnelle ne s'oppose pas au mandant donné à l'Office central d'étudier la possibilité de réunir les textes de la CIV et de la Convention additionnelle à la CIV, afin de créer une réglementation complète et uniforme pour le transport des voyageurs par chemins de fer,

Protokoll II

der Diplomatischen Konferenz für die Inkraftsetzung der Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) und über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) vom 7. Februar 1970

betreffend

die Verlängerung der Geltungsdauer des am 26. Februar 1966 unterzeichneten und am 1. Januar 1973 in Kraft getretenen Zusatzübereinkommens zur CIV von 1961 über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden

Anläßlich der Diplomatischen Konferenz in Bern vom 5. bis 9. November 1973 für die Inkraftsetzung der Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) und über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) vom 7. Februar 1970

sind die unterzeichneten Bevollmächtigten der Vertragsstaaten des am 26. Februar 1966 in Bern unterzeichneten Zusatzübereinkommens zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) vom 25. Februar 1961, betreffend die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden, nach Vorlage ihrer Vollmachten, die in richtiger und gehöriger Form befunden wurden, über folgendes übereingekommen:

In Berücksichtigung,

- daß für das am 26. Februar 1966 in Bern unterzeichnete Zusatzübereinkommen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) vom 25. Februar 1961 betreffend die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden, aus formellen Gründen in Artikel 27 die gleiche Geltungsdauer vorgesehen worden ist wie für die CIV von 1961 selbst, und
- daß dieses Zusatzübereinkommen anläßlich der 7. Revisionskonferenz vom Februar 1970 noch nicht in Kraft war und daher bei diesem Anlaß weder revidiert noch in die CIV von 1970 eingefügt werden konnte;

in der Erkenntnis,

- daß dieses Zusatzübereinkommen auch nach der Aufhebung der CIV von 1961 und dem Inkrafttreten der CIV vom 7. Februar 1970 in Kraft bleiben soll und
- daß die Verlängerung der Geltungsdauer dieses Zusatzübereinkommens nicht dem Auftrag widerspricht, der dem Zentralamt erteilt wurde, die Möglichkeit zu prüfen, die Texte des Übereinkommens CIV und des Zusatzübereinkommens zur CIV miteinander zu vereinigen, um für den Reiseverkehr mit der Eisenbahn eine vollständige

analogue à la réglementation pour les autres modes de transport,

il est décidé

de prolonger la durée de validité de la Convention additionnelle du 26 février 1966 et de lui apporter en conséquence les modifications de rédaction suivantes :

1° Le titre est modifié comme suit :

« Convention additionnelle à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 7 février 1970, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs. »

2° Le deuxième alinéa du préambule est modifié comme suit :

» ont résolu de compléter par une Convention additionnelle la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins des fer (CIV) du 7 février 1970, »

3° L'article premier, § 1, lettres a) et b), est modifié comme suit :

« 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 7 février 1970,

b) les convoyeurs des envois effectués conformément à la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins des fer (CIM) du 7 février 1970. »

4° L'article 2, § 6, est modifié comme suit :

« § 6. — Le 'chemin de fer responsable' au sens de la présente Convention est celui qui, d'après la liste des lignes 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. »

5° L'article 20, § 1, premier alinéa, est modifié comme suit :

« § 1. — Lorsque les jugements prononcés, en vertu des dispositions de la présente Convention, contradictoirement ou par défaut par le juge compétent 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. »

6° L'article 22, § 1, est modifié comme suit :

« § 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 CIV. »

dige und einheitliche Regelung entsprechend der anderen Verkehrsmittel zu schaffen,

wird beschlossen:

die Geltungsdauer des Zusatzübereinkommens vom 26. Februar 1966 zu verlängern und folgende dadurch notwendige formelle Änderungen an diesem Zusatzübereinkommen vorzunehmen:

1. Der Titel wird wie folgt geändert:

„Zusatzübereinkommen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) vom 1. Februar 1970 über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden“.

2. Absatz 2 des Ingresses erhält folgenden Wortlaut:

„haben beschlossen, in Ergänzung des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) vom 7. Februar 1970 ein Zusatzübereinkommen abzuschließen,“.

3. Artikel 1 § 1 lit. a) und b) erhalten folgenden Wortlaut:

„a) Reisende, die auf Grund des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) vom 7. Februar 1970 befördert werden,

b) Begleiter von Sendungen, die auf Grund des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) vom 7. Februar 1970 befördert werden.“

4. Artikel 2 § 6 wird wie folgt geändert:

„§ 6. — Die ‚haftbare Eisenbahn‘ im Sinne dieses Übereinkommens ist diejenige Eisenbahn, die nach der CIV-Streckenliste die Strecke betreibt, auf der sich der Unfall ereignet hat. Besteht nach der Streckenliste gemeinsamer Betrieb zweier Bahnen, so ist jede von ihnen haftbar.“

5. (Betrifft nur den französischen Wortlaut des Art. 20 § 1 Abs. 1).

6. Artikel 22 § 1 wird wie folgt geändert:

„§ 1. — Dieses Übereinkommen ist, vorbehaltlich des § 2, auf Schäden nicht anzuwenden, die während der Beförderung auf einer in die CIV-Liste eingetragenen Kraftwagen- oder Schifffahrtslinie entstehen.“

7° L'article 26, premier alinéa, est modifié comme suit :

« Si un Etat partie à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 7 février 1970, qui n'a pas signé la présente Convention, veut adhérer à celle-ci, il en informera la Gouvernement suisse, qui en donnera connaissance aux Etats contractants. »

8° L'article 27 est modifié comme suit :

« 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 7 février 1970 ; elle peut être révisée suivant la procédure prévue par celle-ci et, éventuellement, lui être intégrée. »

9° L'article 28, deuxième alinéa, est modifié comme suit :

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

Le présent Protocole demeure ouvert à la signature jusqu'au 31 janvier 1974.

Les Etats qui n'auront pas signé le présent Protocole avant cette date et les Etats qui participeront, avant l'entrée en vigueur de la CIV du 7 février 1970, à la Convention additionnelle du 26 février 1966 en application de son article 26 peuvent adhérer au présent Protocole par notification au Gouvernement suisse, qui en donnera connaissance aux Etats parties à la Convention additionnelle.

Le présent Protocole entre en vigueur à la même date que la Convention internationale CIV du 7 février 1970.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ci-après ont dressé et signé le présent Protocole.

FAIT à Berne, le neuf novembre mil neuf cent soixante-treize, 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.

7. Artikel 26 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

„Will ein Staat, der am Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) vom 7. Februar 1970 beteiligt ist, das vorliegende Übereinkommen jedoch nicht unterzeichnet hat, diesem beitreten, so teilt er dies der schweizerischen Regierung mit, die davon allen Vertragsstaaten Kenntnis gibt.“

8. Artikel 27 wird wie folgt geändert:

„Dieses Zusatzübereinkommen hat die gleiche Geltungsdauer wie das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) vom 7. Februar 1970; es kann nach dem in diesem Übereinkommen vorgesehenen Verfahren revidiert und gegebenenfalls in dieses eingefügt werden.“

9. Artikel 28 Absatz 2 erhält folgenden Wortlaut:

„Dem französischen Wortlaut sind ein deutscher, ein englischer, ein italienischer und ein arabischer Wortlaut beigelegt, die als amtliche Übersetzung gelten.“

Dieses Protokoll bleibt bis zum 31. Januar 1974 zur Unterzeichnung offen.

Die Staaten, die dieses Protokoll nicht bis spätestens zu diesem Zeitpunkt unterzeichnet haben, sowie die Staaten, die sich am Zusatzübereinkommen vom 26. Februar 1966 gemäß seinem Artikel 26 noch vor dem Inkrafttreten des Übereinkommens CIV vom 7. Februar 1970 beteiligen werden, können diesem Protokoll auf Grund einer Mitteilung an die schweizerische Regierung beitreten, die davon den Vertragsstaaten des Zusatzübereinkommens Kenntnis gibt.

Dieses Protokoll tritt gleichzeitig mit dem Internationalen Übereinkommen CIV vom 7. Februar 1970 in Kraft.

Zu Urkund dessen haben die nachstehenden Bevollmächtigten das vorliegende Protokoll ausgefertigt und unterzeichnet.

Geschehen zu Bern, am neunten November ein tausendneunhundertdreissig in einer Ur schrift, die im Archiv der Schweizerischen Eidgenossenschaft hinterlegt und von der jedem Vertragsstaat eine amtliche Ausfertigung zugestellt wird.