



DIÁRIO DO GOVERNO

PREÇO DESTE NÚMERO — 6\$40

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncios e a assinaturas do «Diário do Governo» e do «Diário das Sessões», deve ser dirigida à Administração da Imprensa Nacional, Rua de D. Francisco Manuel de Melo, 5, Lisboa-1.

ASSINATURAS

As três séries . . . Ano	850\$	Semestre	450\$
A 1.ª série	340\$	»	180\$
A 2.ª série	340\$	»	180\$
A 3.ª série	320\$	»	170\$
Apêndices (art. 2.º, n.º 2, do Dec. n.º 365/70) — anual, 300\$			
«Diário das Sessões» e «Actas da Câmara Corporativa» — por cada período legislativo, 300\$			

Para o estrangeiro e ultramar acresce o porte do correio

O preço dos anúncios é de 12\$ a linha, acrescido do respectivo imposto do selo, dependendo a sua publicação do pagamento antecipado a efectuar na Imprensa Nacional, quando se trate de entidade particular.

AVISO IMPORTANTE AOS SERVIÇOS OFICIAIS

A fim de evitar duplicações na elaboração de assinaturas do «Diário do Governo», será conveniente que os serviços oficiais mencionem sempre nas respectivas requisições se a mesma assinatura já foi solicitada por ofício, e ainda, na altura da remessa da importância destinada ao seu pagamento, se torna indispensável que informem se a assinatura está requisitada, indicando o número e data do ofício da requisição.

Enquanto o navio tiver capitão-de-bandeira só poderá ser utilizado em serviço do Estado, e não comercial. Nestas condições, tem direito ao uso de bandeira e flâmula e goza das imunidades inerentes aos navios públicos.

O Ministro da Marinha, *Manuel Pereira Crespo*.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos

Decreto-Lei n.º 427/71

de 7 de Outubro

Usando da faculdade conferida pela 2.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo único — 1. São aprovados, para ratificação, a Convenção Adicional à Convenção Internacional Relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Caminho de Ferro (CIV), de 25 de Fevereiro de 1961, relativa à responsabilidade do caminho de ferro pela morte e ferimentos dos passageiros, e seus Protocolos A e B, bem como a Acta final da Conferência extraordinária reunida com o fim de designar os membros da Comissão Administrativa da Repartição Central dos Transportes Internacionais por Caminho de Ferro e de adoptar aquela Convenção Adicional, que teve lugar em Berna, de 21 a 26 de Fevereiro de 1966.

2. Em conformidade com o § 2.º do artigo 1.º da referida Convenção Adicional, esta é aprovada com a seguinte declaração:

O Governo Português reserva-se o direito de não aplicar a presente Convenção aos passageiros vítimas de acidentes ocorridos no seu território, desde que estes sejam seus nacionais ou sejam pessoas que nele tenham a sua residência habitual.

3. Os textos em francês e respectiva tradução para português vão anexos ao presente decreto-lei.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros. — *Marcello Caetano* — *Rui Manuel de Medeiros d'Espiney Patricio*.

Promulgado em 13 de Setembro de 1971.

Publique-se.

O Presidente da República, **AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ**.

SUMÁRIO

Ministério da Marinha:

Portaria n.º 546/71:

Declara afretado pelo Ministério do Exército, a partir de 23 de Setembro de 1971, para transporte de tropas e material de guerra, o navio *Vera Cruz*, da Companhia Colonial de Navegação, com direito ao uso de bandeira e flâmula e ao gozo das imunidades inerentes aos navios públicos.

Ministério dos Negócios Estrangeiros:

Decreto-Lei n.º 427/71:

Aprova, para ratificação, a Convenção Adicional à Convenção Internacional Relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Caminho de Ferro (CIV), de 25 de Fevereiro de 1961, relativa à responsabilidade do caminho de ferro pela morte e ferimentos dos passageiros, e seus Protocolos A e B, bem como a Acta final da Conferência extraordinária reunida com o fim de designar os membros da Comissão Administrativa da Repartição Central dos Transportes Internacionais por Caminho de Ferro e de adoptar aquela Convenção Adicional.

MINISTÉRIO DA MARINHA

Estado-Maior da Armada

Portaria n.º 546/71

de 7 de Outubro

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro da Marinha, declarar que o navio *Vera Cruz*, da Companhia Colonial de Navegação, é afretado pelo Ministério do Exército, a partir de 23 de Setembro de 1971, para transporte de tropas e material de guerra.

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

Dommages-intérêts en cas de mort du voyageur

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

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

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

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

ARTICLE 4

Dommages-intérêts en cas de blessures du voyageur

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

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

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

ARTICLE 5

Réparation d'autres préjudices

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

ARTICLE 6

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

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

§ 2. Le montant des dommages-intérêts à allouer en vertu du § 1 est déterminé selon le droit national.

Toutefois, pour l'application de la présente Convention, il est fixé une limite maximale de 200 000 francs en capital ou en rente annuelle correspondant à ce capital, pour chaque voyageur, dans le cas où le droit national prévoit une limite maximale d'un montant inférieur.

ARTICLE 7

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

Quand, en vertu des dispositions de la présente Convention, des dommages-intérêts pour avarie ou pour perte totale ou partielle des objets que le voyageur victime d'un accident avait, soit sur lui, soit avec lui comme colis à main, y compris les animaux, sont mis à la charge du chemin de fer, il peut être réclamé la réparation du dommage, jusqu'à concurrence de 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 5 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, l'attestation de cet avis verbal doit lui être délivrée par le chemin de fer auquel l'accident a été signalé.

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

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

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

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

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

ARTICLE 17

Prescription des actions

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

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

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

§ 2. En cas de réclamation administrative adressée au chemin de fer conformément à l'article 13, les trois délais de prescription prévus au § 1 sont suspendus jusqu'au jour où le chemin de fer rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y étaient jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui 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 des 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 États, 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 État 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 États contractants.

Toute adhésion produit ses effets un mois après la date à laquelle le Gouvernement suisse a donné connaissance de la demande aux États 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 États 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 États 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 soussignés 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 États qui n'ont pas signé les Conventions du 25 octobre 1952 et du 25 février 1961, ou les parties territoriales de tels États et sur les lignes de chemins de fer desquels les Conventions du 25 février 1961 sont appliquées, peuvent, en vertu des dispositions du chiffre 1 du Protocole addi-

tionnel 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 soixant-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.

Acte final de 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.

Conformément aux dispositions de l'article premier, § 2, lettre b), de l'Annexe V à la CIM et de l'Annexe II à la CIV et à la décision prise par la sixième Conférence de révision de la CIM et de la CIV, réunie du 20 au 25 février 1961, le Gouvernement suisse a convoqué une Conférence extraordinaire.

La Conférence s'est tenue à Berne du 21 au 26 février 1966.

Les participants étaient les suivants:

I

Délégués des états parties aux Conventions du 25 février 1961

Autriche:

- M. Dutka A., Conseiller aulique, Chef du Contentieux, Section II du Ministère fédéral des Communications et de l'Economie électrique.
 M. Edlbacher O., Conseiller ministériel au Ministère fédéral de la Justice.
 M. Petz F.-A., Inspecteur central au Ministère fédéral des Communications et de l'Economie électrique.
 M. Pleinert O., Secrétaire près l'Ambassade d'Autriche à Berne.
 M. Kussbach E., Attaché près l'Ambassade d'Autriche à Berne.

Belgique:

- S. Exc. M. Robert Rothschild, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de Belgique en Suisse.
 M. Alvin C., Directeur d'administration au Ministère des Communications.
 M. Dirickx P., Conseiller juridique à la SNCB.

Bulgarie:

- M. Dragomirov Nikolov S., Directeur général des Chemins de fer bulgares.
 Mme Tersieva E., Chef de la Division juridique au Ministère du Transport et des Communications.
 M. Kotzev D., Inspecteur en chef au Ministère du Transport et des Communications.

Danemark:

- M. Jensen Th., Directeur à la Direction générale des Chemins de fer de l'Etat danois.
 M. Jenstrup S. A., Conseiller ministériel à la Direction générale des Chemins de fer de l'Etat danois.

Espagne:

- Le Marquis de Santa Cruz de Inguanzo, Ministre Conseiller près l'Ambassade d'Espagne à Berne.
 M. Lowy Szabo J., Ingénieur, Chef du Cabinet des Relations internationales au Ministère des Travaux publics.
 M. Izquierdo R., Ingénieur au Conseil supérieur des Transports terrestres, Ministère des Travaux publics.
 M. Imedio Diaz A., Chef du Secrétariat des Relations internationales au Conseil d'administration de la RENFE.
 M. Herrero F., Avocat à la Direction générale des Assurances.

Finlande:

- S. Exc. M. Ragnar Smedslund, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de Finlande en Suisse.
 M. Narvala N. G., Chef de section à l'Administration des Chemins de fer de l'Etat de Finlande.
 M. Roto P., Directeur adjoint à l'Administration des Chemins de fer de l'Etat de Finlande.

France:

- S. Exc. M. Gabriel Bonneau, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de France en Suisse.
 M. Rosaz G., Conseiller près l'Ambassade de France à Berne.
 M. Boyer B., Premier Secrétaire près l'Ambassade de France à Berne.
 M. Gabarra J., Conseiller des Affaires Etrangères à la Direction des Affaires économiques et financières du Ministère des Affaires Etrangères.
 M. Debayles P., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, chargé des Relations internationales au Ministère de l'Equipeement.
 M. Giroud Y., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées au Ministère de l'Equipeement.
 M. Cotte Y., Substitut à l'Administration centrale du Ministère de la Justice.
 M. Julien P., Administrateur civil au Ministère de l'Equipeement.
 M. Mirski Ch., Inspecteur principal aux Etudes juridiques et Contentieux de la SNCF.

Grèce:

- M. Vassilicos S., Premier Secrétaire près l'Ambassade de Grèce à Berne.

Hongrie:

- M. Kuzsél D.*, Chef du Département des Relations internationales au Ministère des Communications et des Postes.
- M. Uhlyarik G.*, Chef de la Division juridique au Ministère des Communications et des Postes.
- M. Nánássy B.*, Directeur supérieur au Ministère des Communications et des Postes.

Irak:

S'est excusé.

Italie:

- M. Santoni-Rugiu G.*, Vice-directeur général des Chemins de fer italiens de l'Etat.
- M. Molinengo F.*, Directeur central du Service commercial et du trafic des Chemins de fer italiens de l'Etat.
- M. Morganti A.*, Inspecteur général de l'Inspectorat général MCTC au Ministère des Transports et de l'Aviation civile.
- M. Martini R.*, Inspecteur principal du Service commercial et du trafic des Chemins de fer italiens de l'Etat.

Liban:

- M. Farah M.*, Chargé d'affaires de l'Ambassade du Liban à Berne.

Liechtenstein:

- M. Beck B.*, Directeur de l'Office de l'Industrie et des Métiers du Gouvernement de la Principauté.

Luxembourg:

- M. Eichhorn P.*, Commissaire du Gouvernement auprès des Chemins de fer luxembourgeois.

Maroc:

- S. Exc. M. Abdel Kader Laraoui*, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire du Maroc en Suisse.
- M. Bouchaara A.*, Premier Secrétaire près l'Ambassade du Maroc à Berne.
- M. Temri M.*, Ingénieur à l'Office National des Chemins de fer.

Norvège:

- S. Exc. M. N. A. Jørgensen*, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de Norvège en Suisse.
- M. Heier O.*, Directeur-adjoint à la Direction générale des Chemins de fer de l'Etat norvégien.
- M. Dolva T.*, Conseiller au Ministère de la Justice.

Pays-Bas:

- M. Mourik M.*, Conseiller près l'Ambassade des Pays-Bas à Berne.
- M. Glazenburg S.*, Chef de la Division des transports ferroviaires internationaux au Ministère des Transports et du Waterstaat.
- M. Westerouen van Meeteren K. F.*, Chef de la Division des Affaires juridiques au Ministère des Transports et du Waterstaat.
- M. Druiff H. J.*, Sous-chef de la Division des transports ferroviaires internationaux au Ministère des Transports et du Waterstaat.
- M. Reuser W. L. E. M.*, Chef de la Division des Affaires juridiques de la S. A. des Chemins de fer néerlandais.

- M. van der Bruggen E.*, Expert à la Division des Affaires juridiques de la S. A. des Chemins de fer néerlandais.
- M. Boulonois F.*, Attaché à la Direction des Traités du Ministère des Affaires Étrangères.

Pologne:

- M. Bathowski St.*, Directeur du Département des Relations internationales au Ministère des Communications.
- M. Masznica L.*, Conseiller au Ministère des Affaires Étrangères.

Portugal:

- S. Exc. M. Ruy Teixeira Guerra*, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire du Portugal en Suisse.
- M. Abreu e Silva M.*, Directeur général des transports terrestres au Ministère des Communications.
- M. Empis Wemans C.*, Conseiller près l'Ambassade du Portugal à Berne.

Roumanie:

- M. Mateescu A. P.*, Directeur au Ministère des Chemins de fer.
- M. Sandu G.*, Attaché au Ministère des Affaires Étrangères.

Royaume-Uni:

- M. Hill G. G. D.*, Assistant Secretary, Head of International Transport Division, Ministry of Transport.
- M. Smithers D.*, Senior Legal Assistant, Office of the Solicitor for the Affairs of Her Majesty's Treasury.

Suède:

- M. Nordström C.*, Conseiller à la Cour d'Appel, Directeur des Affaires internationales au Ministère des Communications.
- M. Leffler S.*, Directeur en chef à l'Administration centrale des Chemins de fer de l'Etat suédois.
- M. Weidstam A.*, Conseiller-adjoint à la Cour d'Appel.

Suisse:

- M. Schaller A.*, Vice-président du Conseil national, Président du Comité administratif de l'Office central.
- M. Martin A.*, Directeur de l'Office fédéral des Transports.
- M. Vaney F. C.*, Chef du Service des Tarifs et du Trafic à l'Office fédéral des Transports.
- M. Gut G.*, Chef de section diplomatique à la Division des Organisations internationales du Département politique fédéral.

Syrie:

Non représentée.

Tchécoslovaquie:

- M. Peprný V.*, Directeur divisionnaire au Ministère des Transports.
- M. Ropek N.*, Conseiller au Ministère des Transports.
- M. Fabian O.*, Attaché au Ministère des Affaires Étrangères.

Tunisie:

- M. Sifaoui M.*, Ingénieur principal, Chef de l'Arrondissement du Contrôle des Chemins de fer à la Direction

des Transports terrestres du Secrétariat d'État au Travail publics et à l'Habitat.
M. Hafsia R., Chef du Service de l'Exploitation de la Société Nationale des Chemins de fer tunisiens.

Turquie:

M. Demirer K., Conseiller près l'Ambassade de Turquie à Berne.
M. Aktin H., Conseiller à la Direction générale des Chemins de fer de l'État turque.

Yougoslavie:

S. Exc. Mme. Mara Radić, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de Yougoslavie en Suisse.
M. Bibić M., Directeur du Service commercial à la Communauté des Chemins de fer yougoslaves.
M. Milisavljević R., Conseiller juridique au Service commercial de la Communauté des Chemins de fer yougoslaves.

II

Délégués d'Administrations d'États ou parties territoriales d'États ⁽¹⁾

Allemagne:

Deutsche Bundesbahn:

M. Tiebert G., Conseiller ministériel, Expert juridique du Chemin de fer fédéral allemand.
M. Klingsporn B., Directeur gouvernemental, Expert juridique du Chemin de fer fédéral allemand.
M. Vowinkel H., Conseiller ministériel, Expert juridique du Chemin de fer fédéral allemand.

Deutsche Reichsbahn:

M. Weiprecht H., Suppléant du Ministre des Transports.
M. Thiele E., Chef de la division centrale juridique, Expert juridique.
M. Neugebauer B., Observateur permanent adjoint auprès de la Commission Economique pour l'Europe à Genève.
M. Ballach G., Conseiller principal, Expert juridique.

III

Observateurs

a) Organisations internationales gouvernementales

Commission Economique pour l'Europe (CEE):
 Non représentée.

Institut International pour l'Unification du Droit Privé (UNIDROIT):

M. Molinengo F., Directeur central aux Chemins de fer italiens de l'État.

Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT):

M. Corbin E., Ingénieur général, Secrétaire général.

Comité de l'Organisation pour la Collaboration des Chemins de fer (OSJD):

Non représentée.

b) Organisations internationales non gouvernementales

Union internationale des Chemins de fer (UIC):
M. Fenwart, Conseiller technique supérieur.

Comité international des Transports par Chemins de fer (CIT):

M. Favre J., Directeur général des CFF, Président du CIT.
M. Amberg H. P., Chef de la Division du Contentieux de la Direction générale des OFF.
M. Faure J., Chef de la Division administrative au 1^{er} Arrondissement des CFF.
M. Ingold M., Chef de section à la Division du Contentieux de la Direction générale des CFF.

Chambre de Commerce international (CCI):

Non représentée.

IV

Office central des transports internationaux par chemins de fer

M. Haenni J., Directeur.
M. Le Mattre Ph., Vice-directeur.

Secrétariat de la Conférence

M. Wildhaber A., Conseiller de l'Office central.
M. Wick J., Conseiller d'Office central.
M. Mátyássy Z., Conseiller de l'Office central.
M. Gonin L., Secrétaire de l'Office central.
Mlle. Pyrathon Y., Traductrice à l'Office central.

Les délégués ont élu:

Président:

M. A. Schaller, Premier Délégué de la Suisse.

Vice-Présidents:

S. Exc. M. Gabriel Bonneau, Premier Délégué de la France.
M. St. Batkowski, Premier Délégué de la Pologne.

La Conférence a nommé quatre Commissions, dont les Bureaux ont été constitués comme suit:

Commission I — *Vérification des pouvoirs:*

Président — *M. Santoni-Rugiu* (Italie).

Vice-président — *M. Milisavljević* (Yougoslavie).

Commission II — *Désignation des membres du Comité administratif:*

Président — *M. Ropek* (Tchécoslovaquie).

Vice-président — *M. Nordström* (Suède).

Commission III — *Convention additionnelle:*

Président — *M. van Meeteren* (Pays-Bas).

Vice-président — *M. Kuzsél* (Hongrie).

Commission IV — *Rédaction.*

Président — *M. Julien* (France).

Vice-président — *M. Alvim* (Belgique).

La Conférence a pris pour base de ses délibérations:

a) La proposition en vue de la composition du Comité administratif de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer, pour la période du 1^{er} mars 1966 au 28 février 1971;

⁽¹⁾ Voir Protocole additionnel du 25 février 1961.

b) Le project de 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.

Compte tenu des délibérations de la Conférence telles qu'elles sont rapportées dans les procès-verbaux des séances plénières et des commissions, les Délégués ont décidé ce qui suit:

a) En ce qui concerne la désignation du Comité administratif:

1° En vue de porter de neuf à onze le nombre des membres du Comité administratif, les dispositions de l'article premier, § 2, lettre a), de l'Annexe V à la CIM et de l'Annexe II à la CIV sont modifiées comme suite:

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

2° La composition du Comité administratif qui siègera pendant la troisième période quinquennale sera la suivante:

Présidence: Suisse (mandat permanent).

États dont le mandat est renouvelé: Italie, Tchécoslovaquie.

États nouveaux: Autriche, Espagne, Norvège, Pays-Bas, Roumanie, Royaume-Uni, Maroc, Turquie.

3° Le Protocole A, qui consacre la décision relative à la modification de l'Annexe V à la CIM et de l'Annexe II à la CIV, est soumis à la signature des Plénipotentiaires respectifs des États.

b) En ce qui concerne la Convention additionnelle à la CIV, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs:

Sont soumis à la signature des Plénipotentiaires respectifs des États:

Le project d'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,

Le Protocole B.

La Conférence a pris acte que les États ci-après ont, au moment de la signature, fait usage de la possibilité d'une réserve, prévue à l'article premier, § 2, de la Convention additionnelle:

Maroc, Portugal, Roumanie.

En foi de quoi, le présent Acte final a été signé.

Fait à Berne, le vingt-six février mil neuf cent soixante-six, en un seul exemplaire, que restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacun des Gouvernements représentés à cette Conférence.

Convenção Adicional à Convenção Internacional Relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Caminho de Ferro (CIV), de 25 de Fevereiro de 1961, relativa à responsabilidade do caminho de ferro pela morte e ferimentos dos passageiros.

Os plenipotenciários abaixo assinados, tendo reconhecido a utilidade de uma unificação das regras de responsabilidade do caminho de ferro pelos prejuízos ocorridos no

decurso de um transporte internacional e resultantes da morte, ferimentos ou de qualquer outro facto que afecte a integridade física ou mental de um passageiro, assim como do estrago ou perda dos objectos que o acompanhavam, decidiram completar, por uma Convenção Adicional, a Convenção Internacional Relativa ao Transporte de Passageiros e de Bagagens por Caminho de Ferro (CIV), de 25 de Fevereiro de 1961, e chegaram a acordo sobre os artigos seguintes:

ARTIGO 1

Campo de aplicação

§ 1. A presente Convenção regula a responsabilidade do caminho de ferro pelos prejuízos causados aos passageiros por um acidente ocorrido no território de um Estado participante da presente Convenção. Para efeitos da presente Convenção consideram-se como «passageiros»:

a) Os passageiros cujo transporte é regulado pela Convenção Internacional Relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Caminho de Ferro (CIV), de 25 de Fevereiro de 1961;

b) Os acompanhantes das remessas efectuadas de acordo com a Convenção Internacional Relativa ao Transporte de Mercadorias por Caminho de Ferro (CIM), de 25 de Fevereiro de 1961.

§ 2. Cada Estado contratante poderá, no momento da assinatura da presente Convenção ou do depósito do seu instrumento de ratificação ou de adesão, declarar que se reserva o direito de não aplicar a presente Convenção aos passageiros vítimas de acidentes ocorridos no seu território, desde que estes sejam seus nacionais ou sejam pessoas que tenham a sua residência habitual no dito Estado.

ARTIGO 2

Amplitude da responsabilidade

§ 1. O caminho de ferro é responsável pelos prejuízos resultantes da morte, ferimentos ou de qualquer outro facto que afecte a integridade física ou mental de um passageiro, causados por um acidente ligado à exploração ferroviária e ocorrido enquanto o passageiro se encontra nas carruagens, nelas entra ou delas sai.

O caminho de ferro é, além disso, responsável pelos prejuízos resultantes do estrago ou da perda total ou parcial dos objectos que o passageiro, vítima de um tal acidente, tinha quer sobre si, quer consigo, como volumes de mão, incluindo os animais.

§ 2. O caminho de ferro fica isento daquela responsabilidade se o acidente resultou de circunstâncias estranhas à exploração que, apesar da diligência requerida segundo as particularidades do caso, ele não podia evitar e a cujas consequências não podia obviar.

§ 3. O caminho de ferro fica isento daquela responsabilidade, no todo ou em parte, na medida em que o acidente resultou de culpa do passageiro ou de uma conduta deste que não seja conforme com a conduta normal dos passageiros.

§ 4. O caminho de ferro fica isento daquela responsabilidade se o acidente resultou do comportamento de um terceiro que, apesar da diligência requerida segundo as particularidades do caso, o caminho de ferro não podia evitar e a cujas consequências não podia obviar.

Se a responsabilidade do caminho de ferro não for excluída nos termos da alínea precedente, este responderá pelo total dos danos ocorridos, dentro dos limites da presente Convenção e sem prejuízo do seu eventual recurso contra o terceiro.

§ 5. A presente Convenção não afecta a responsabilidade que pode incumbir ao caminho de ferro pelos casos não previstos no § 1.

§ 6. O «caminho de ferro responsável», segundo os termos da presente Convenção, será aquele que, segundo a lista das linhas prevista no artigo 59.º da CIV, explora a linha na qual ocorreu o acidente. Se houver, de acordo com a lista mencionada, uma co-exploração por duas empresas, cada uma delas é considerada responsável.

ARTIGO 3

Perdas e danos no caso de morte do passageiro

§ 1. Em caso de morte do passageiro, a indemnização por perdas e danos compreenderá:

- a) As despesas necessárias surgidas em consequência de morte, designadamente as que resultam do transporte do corpo, inumação e incineração;
- b) Se a morte não tiver ocorrido imediatamente, as perdas e danos indicados no artigo 4.

§ 2. Se, por morte do passageiro, as pessoas em relação às quais ele tinha ou viria a ter uma obrigação legal de prestação de alimentos ficarem privadas da sua ajuda, haverá também que indemnizá-las por tal perda. A acção de indemnização por perdas e danos das pessoas em relação às quais o passageiro garantia a sua subsistência, sem que, contudo, a isso fosse obrigado por lei, será regida pelo direito nacional.

ARTIGO 4

Perdas e danos no caso de ferimentos do passageiro

No caso de ferimentos ou de qualquer outro facto que afecte a integridade física ou mental do passageiro, a indemnização por perdas e danos compreenderá:

- a) As despesas necessárias, designadamente as que resultam do seu tratamento e transporte;
- b) A reparação do prejuízo causado, quer se trate de incapacidade de trabalho total ou parcial, quer de um consequente aumento de necessidades.

ARTIGO 5

Reparação de outros prejuízos

O direito nacional determinará se, e em que medida, o caminho de ferro é obrigado a indemnizar outros prejuízos além dos indicados nos artigos 3 e 4, designadamente os prejuízos morais e físicos (*pretium doloris*) e estéticos.

ARTIGO 6

Forma e limites da indemnização por perdas e danos no caso de morte ou de ferimentos do passageiro

§ 1. A indemnização por perdas e danos prevista no artigo 3, § 2, e no artigo 4, alínea b), deve ser paga em dinheiro; porém, se o direito nacional permitir a atribuição de uma renda, a indemnização revestirá esta forma desde que o passageiro lesado ou as pessoas que a ela tenham direito, segundo o artigo 3, § 2, assim o pedirem.

§ 2. O montante de indemnização por perdas e danos a atribuir em virtude do § 1 é determinado segundo o direito nacional. Todavia, para aplicação da presente Convenção, é fixado para cada passageiro um limite máximo de 200.000 francos em capital ou uma renda anual correspondente a este capital, no caso em que o direito nacional preveja um limite máximo de montante inferior.

ARTIGO 7

Limite da indemnização por perdas e danos no caso de avaria ou perda de objectos

Quando, em virtude das disposições da presente Convenção, a indemnização pela avaria ou pela perda total ou parcial dos objectos que o passageiro, vítima de um acidente, tinha quer sobre ele, quer consigo, como volumes de mão, incluindo os animais, recair sobre o caminho de ferro, poderá ser reclamada a reparação do dano, até à concorrência de 2000 francos por passageiro.

ARTIGO 8

Quantitativo da indemnização por perdas e danos no caso de dolo ou de falta grave

As disposições dos artigos 6 e 7 da presente Convenção e as disposições previstas pelo direito nacional que limitam as indemnizações a um montante determinado não se aplicarão no caso de o dano resultar de dolo ou de falta grave imputável ao caminho de ferro.

ARTIGO 9

Juros e restituição das indemnizações

§ 1. O interessado pode pedir juros da indemnização, que serão calculados à razão de 5 por cento ao ano. Os juros contam-se a partir do dia da reclamação administrativa ou, se não tiver havido reclamação, a partir do dia em que tenha sido posta acção em juízo. Todavia, para as indemnizações devidas em virtude dos artigos 8 e 4, os juros não se contam senão a partir do dia em que ocorreram os factos que serviram para determinar o seu montante, se tal dia for posterior ao da reclamação ou ao da propositura da acção em juízo.

§ 2. Todas as indemnizações indevidamente recebidas devem ser restituídas.

ARTIGO 10

Interdição de limitar a responsabilidade

As disposições tarifárias e os acordos particulares celebrados entre o caminho de ferro e o passageiro que visem exonerar antecipadamente o caminho de ferro, no todo ou em parte, da sua responsabilidade resultante da presente Convenção, ou que tenham por efeito inverter o ónus da prova que incumbe ao caminho de ferro, ou que estabeleça limites inferiores àqueles que são fixados no artigo 6.º, § 2, e no artigo 7, são nulos de pleno direito. Esta nulidade não conduz, porém, à nulidade do contrato de transporte, o qual continua sujeito às disposições da CIV e da presente Convenção.

ARTIGO 11

Responsabilidade do caminho de ferro pelos seus agentes

O caminho de ferro é responsável pelos agentes próprios dos seus serviços e por outras pessoas que empregue na execução de um transporte de que se tenha encarregado.

Contudo, se, a pedido dos passageiros, os agentes do caminho de ferro lhes prestarem serviços que não incumbem ao caminho de ferro, consideram-se que agiram por conta dos passageiros a quem prestaram esses serviços.

ARTIGO 12

Exercício de acções não previstas na presente Convenção

Nos casos previstos no artigo 2, § 1, todas as acções por responsabilidade, a qualquer título que seja, só podem

ser exercidas contra o caminho de ferro nas condições e limites previstos pela presente Convenção.

Verifica-se o mesmo com todas as acções exercidas contra as pessoas por quem o caminho de ferro responde em virtude do artigo 11.

ARTIGO 13

Reclamações administrativas

§ 1. As reclamações por perdas e danos nos termos da presente Convenção são facultativas; podem ser dirigidas a um dos caminhos de ferro seguintes, desde que tenha a sua sede social no território de um Estado participante da presente Convenção:

- 1.º Ao caminho de ferro responsável; se, de acordo com o artigo 2, § 6, forem responsáveis dois caminhos de ferro, a um destes;
- 2.º Ao caminho de ferro de partida;
- 3.º Ao caminho de ferro de destino;
- 4.º Ao caminho de ferro do domicílio ou da residência habitual do passageiro.

§ 2. As reclamações devem ser dirigidas por escrito. Os documentos que o interessado julgue útil juntar à sua reclamação devem ser apresentados em originais, ou cópias, devendo estas ser devidamente legalizadas, caso o caminho de ferro o solicite.

ARTIGO 14

Caminho de ferro contra o qual a acção judicial pode ser intentada

A acção judicial por perdas e danos, baseada na presente Convenção, não pode ser intentada senão contra o caminho de ferro responsável.

No caso de co-exploração por dois caminhos de ferro, o demandante pode escolher um ou dois. Este direito de opção extingue-se desde que a acção seja intentada contra um deles.

ARTIGO 15

Competência

As acções judiciais baseadas na presente Convenção só podem ser intentadas perante o juiz competente do Estado no território do qual ocorreu o acidente do passageiro, a não ser que esteja fixado por forma diferente nos acordos entre Estados ou em contratos de concessão.

ARTIGO 16

Extinção das acções

§ 1. O interessado perde o seu direito de acção se não participar o acidente do passageiro, no prazo de três meses a contar da data do conhecimento do dano, a um dos caminhos de ferro aos quais pode ser apresentada uma reclamação administrativa, nos termos do artigo 13.

Quando o acidente for comunicado verbalmente pelo interessado, o caminho de ferro no qual o acidente ocorreu deve passar-lhe documento comprovativo dessa comunicação.

§ 2. Todavia, a acção não caduca:

a) Se, no prazo previsto no § 1, o interessado apresentou uma reclamação administrativa a um dos caminhos de ferro indicados no artigo 13, § 1;

b) Se o interessado apresentar a prova de que o acidente foi causado por culpa do caminho de ferro;

c) Se o acidente não foi participado, ou o foi fora do prazo, em consequência de circunstâncias que não podem ser imputadas ao interessado;

d) Se, durante o prazo indicado no § 1, o caminho de ferro responsável ou se, de acordo com o artigo 2, § 6, houver dois caminhos de ferro responsáveis, um destes tenha tido conhecimento do acidente do passageiro por uma outra via.

ARTIGO 17

Prescrição das acções

§ 1. As acções por perdas e danos baseadas na presente Convenção prescrevem:

a) Em relação à vítima, decorridos três anos a contar do dia seguinte ao do acidente;

b) Para os outros interessados, decorridos três anos a contar do dia seguinte ao do falecimento da vítima, sem que, todavia, este prazo ultrapasse cinco anos a contar do dia seguinte ao do acidente.

§ 2. No caso de reclamação administrativa dirigida ao caminho de ferro, de acordo com o artigo 13, os três prazos de prescrição previstos no § 1 ficam suspensos até ao dia em que o caminho de ferro conteste a reclamação por escrito e restitua os documentos que a acompanhavam. No caso de aceitação parcial da reclamação, a prescrição só volta a contar-se em relação à parte da reclamação que se mantém em litígio. A prova da recepção da reclamação ou da resposta e a da restituição dos documentos ficam a cargo da parte que invoca este facto.

As reclamações ulteriores que tiverem o mesmo objectivo não suspendem a prescrição.

§ 3. A acção prescrita não pode ser intentada mesmo sob a forma de demanda em reconvenção ou por excepção.

§ 4. Sob reserva das disposições precedentes, a prescrição é regulada pelo direito nacional.

ARTIGO 18

Direito nacional

§ 1. Salvo nos casos estipulados na presente Convenção, aplica-se o direito nacional.

§ 2. Para efeitos de aplicação da presente Convenção, entende-se por «Direito nacional» o direito do Estado no território do qual ocorreu o acidente do passageiro, incluindo as regras relativas aos conflitos de leis.

ARTIGO 19

Regras gerais de processo

Para todos os litígios que resultam da aplicação da presente Convenção, o processo a seguir é o do juiz competente, sob reserva de disposições em contrário estabelecidas na Convenção.

ARTIGO 20

Execução das sentenças. Cauções

§ 1. Quando as sentenças pronunciadas contraditariamente ou na ausência do réu pelo juiz competente, em virtude das disposições da presente Convenção, se tornarem executórias segundo as leis aplicadas por este juiz, tornam-se também executórias em cada um dos outros Estados contratantes logo após o cumprimento das formalidades prescritas no Estado interessado. Não é admitida a revisão do fundamento da acção.

Esta disposição não se aplica às sentenças que só são provisoriamente executórias, nem às condenações por perdas e danos que sejam proferidas, além das custas, contra

um litigante, por motivo da improcedência da sua demanda.

As transacções concluídas entre as partes perante o juiz competente, para pôr cobro a uma contestação, e a propósito das quais tenha sido lavrado judicialmente uma acta, têm valor de sentença.

§ 2. A caução a prestar para assegurar o pagamento das custas não pode ser exigida no decurso das acções judiciais baseadas na presente Convenção.

ARTIGO 21

Unidade monetária

As importâncias indicadas em francos na presente Convenção são consideradas como referidas ao franco-ouro com o peso de 10/31 do grama ao título de 0,900.

ARTIGO 22

Transportes mistos

§ 1. Sob reserva da disposição do § 2, a presente Convenção não se aplica aos danos ocorridos durante o transporte em linhas de serviços automóveis ou de navegação indicadas na lista das linhas prevista no artigo 59 da CIV.

§ 2. Todavia, quando os veículos ferroviários são transportados por *ferry-boat*, a presente Convenção aplica-se aos danos indicados no artigo 2, § 1, e provocados por um acidente relacionado com a exploração ferroviária, ocorrido enquanto o passageiro se encontra nos respectivos veículos, neles entra ou deles sai.

Para efeitos de aplicação do presente parágrafo entende-se por «Estado no território do qual se verificou o acidente» o Estado a que pertence a bandeira do dito *ferry-boat*.

§ 3. Quando, em virtude de circunstâncias excepcionais, o caminho de ferro é obrigado a interromper provisoriamente a sua exploração e transporte ou faz transportar os passageiros por um outro meio de transporte, é responsável segundo o direito que regula este meio de transporte. Não obstante, continuam a aplicar-se as disposições dos artigos 13 a 17, 18, § 2, 19 e 20 da presente Convenção.

ARTIGO 23

Responsabilidade no caso de acidentes nucleares

O caminho de ferro fica isento da responsabilidade que lhe incumbe, em virtude da presente Convenção, quando o prejuízo for causado por um acidente nuclear e em virtude das prescrições especiais em vigor num Estado contratante que regulam a responsabilidade no domínio da energia nuclear, a entidade que explore a instalação nuclear ou a pessoa que a substitua seja responsável por esse prejuízo.

ARTIGO 24

Assinatura

A presente Convenção permanecerá, até ao dia 1 de Julho de 1966, à disposição, para a sua assinatura, dos Estados que foram convidados a fazer-se representar na Conferência realizada em Berna, de 21 a 26 de Fevereiro de 1966.

ARTIGO 25

Ratificação e entrada em vigor

A presente Convenção será ratificada e os instrumentos de ratificação serão depositados, com a brevidade possível, junto do Governo Suíço.

Quando a Convenção tiver sido ratificada por quinze Estados, o Governo Suíço pôr-se-á em contacto com os Governos interessados a fim de com eles fixar a data de entrada em vigor.

ARTIGO 26

Adesão

Se um Estado participante da Convenção Internacional Relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Caminho de Ferro (CIV), de 25 de Fevereiro de 1961, que não assinou a presente Convenção quiser a ela aderir, informará o Governo Suíço, o qual dará disso conhecimento aos Estados contratantes.

Qualquer adesão produz os seus efeitos um mês depois da data na qual o Governo Suíço deu conhecimento do pedido aos Estados contratantes.

ARTIGO 27

Duração e revisão

A presente Convenção tem a mesma duração que a Convenção Internacional Relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Caminho de Ferro (CIV), de 25 de Fevereiro de 1961; pode ser revista segundo o processo estabelecido no artigo 68, § 1 daquela Convenção e, eventualmente, ser nela integrada.

ARTIGO 28

Textos da Convenção. Traduções oficiais

A presente Convenção foi concluída e assinada em língua francesa, de acordo com o uso diplomático assente.

São juntos ao texto francês um texto em língua alemã, um texto em língua inglesa e um texto em língua italiana, que têm o valor de traduções oficiais.

Em caso de divergência é o texto francês que faz fé.

Para fazer fé, os plenipotenciários abaixo indicados, munidos dos seus plenos poderes, que foram reconhecidos em boa e devida forma, assinaram a presente Convenção.

Feita em Berna, a vinte e seis de Fevereiro de mil novecentos e sessenta e seis, num único exemplar, que ficará depositado nos Arquivos da Confederação Suíça e do qual será entregue uma cópia autêntica a cada uma das Partes.

Protocolo A estabelecido pela Conferência extraordinária reunida com o fim de designar os membros da Comissão Administrativa da Repartição Central dos Transportes Internacionais por Caminho de Ferro e de adoptar uma Convenção adicional à Convenção Internacional Relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Caminho de Ferro (CIV), de 25 de Fevereiro de 1961, relativa à responsabilidade do caminho de ferro pela morte e ferimentos dos passageiros.

Por ocasião da Conferência extraordinária reunida em Berna, de 21 a 26 de Fevereiro de 1966, com o fim de designar os membros da Comissão Administrativa da Repartição Central dos Transportes Internacionais por Caminho de Ferro e de adoptar uma Convenção adicional à Convenção Internacional Relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Caminho de Ferro (CIV), de 25 de Fevereiro de 1961, relativa à responsabilidade do caminho de ferro pela morte e ferimentos dos passa-

geiros, os plenipotenciários abaixo assinados chegaram a acordo sobre o que segue:

Tendo em consideração o facto de que a recente extensão do domínio de aplicação das convenções internacionais aos Estados do Norte de África e aos do Próximo e Médio Oriente demonstra parecer muito difícil ter em conta uma repartição geográfica equitativa limitando a nove membros a composição da Comissão Administrativa tal como se prescrevem as convenções, foi decidido modificar como segue as disposições do artigo 1, § 2-a), do Anexo V à CIM e do Anexo II à CIV com o fim de elevar de nove para onze o número dos membros da Comissão Administrativa:

§ 2-a) A Comissão Administrativa reúne-se em Berna. É composta por onze membros, escolhidos entre os Estados contratantes.

O presente Protocolo, completando as Convenções CIM e CIV, de 25 de Fevereiro de 1961, ficará aberto à assinatura até 1 de Julho de 1966.

O Protocolo entrará em vigor, a título provisório, em 1 de Março de 1966. No que respeita à sua ratificação e à entrada definitiva em vigor, serão aplicáveis por analogia as disposições dos artigos 66 e 69, § 2, da CIM e 65 e 68, § 2, da CIV.

Em fé do que os plenipotenciários abaixo indicados, munidos dos seus plenos poderes, que foram reconhecidos em boa e devida forma, assinaram o presente Protocolo.

Feito em Berna, a vinte e seis de Fevereiro de mil novecentos e sessenta e seis, num único exemplar, que ficará depositado nos Arquivos da Confederação Suíça e do qual será entregue uma cópia autêntica a cada uma das Partes.

Protocolo B estabelecido pela Conferência extraordinária reunida com o fim de designar os membros da Comissão Administrativa da Repartição Central dos Transportes Internacionais por Caminho de Ferro e de adaptar uma Convenção adicional à Convenção Internacional Relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Caminho de Ferro (CIV), de 25 de Fevereiro de 1961, relativa à responsabilidade do caminho de ferro pela morte e ferimentos dos passageiros.

Por ocasião da Conferência extraordinária reunida em Berna, de 21 a 26 de Fevereiro de 1966, com o fim de designar os membros da Comissão Administrativa da Repartição Central dos Transportes Internacionais por Caminho de Ferro e de adoptar uma Convenção adicional à Convenção Internacional Relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Caminho de Ferro (CIV), de 25 de Fevereiro de 1961, relativa à responsabilidade do caminho de ferro pela morte e ferimentos dos passageiros, os plenipotenciários abaixo assinados chegaram a acordo sobre o que segue:

1.º Tendo em consideração que a Convenção Relativa à Responsabilidade do Caminho de Ferro pela Morte e Ferimentos dos Passageiros constitui uma Convenção adicional à Convenção Internacional Relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Caminho de Ferro, de 25 de Fevereiro de 1961, foi decidido que os Estados que não assinaram as Convenções de 25 de Outubro de 1952 e de 25 de Fevereiro de 1961, ou as partes territoriais desses Estados em cujas linhas de caminho de ferro são aplicadas as Convenções de 25 de Fevereiro de 1961, podem, em virtude das disposições do artigo 1 do Protocolo Adicional às Convenções Internacionais Relativas ao Transporte em Caminhos de Ferro de Mercadorias (CIM)

e de Passageiros e Bagagens (CIV), assinadas em Berna em 25 de Fevereiro de 1961, ser partes na Convenção Adicional à CIV, relativa à responsabilidade do caminho de ferro pela morte e ferimentos dos passageiros.

2.º O presente Protocolo, completando a Convenção Adicional de 26 de Fevereiro de 1966, relativa à responsabilidade do caminho de ferro pela morte e ferimentos dos passageiros, ficará aberto à assinatura até 1 de Julho de 1966.

O Protocolo deve ser ratificado.

Os Estados que não tiverem assinado o presente Protocolo antes daquela data e os Estados partes na Convenção Adicional acima mencionada podem, em aplicação do seu artigo 26, aderir por notificação ao presente Protocolo.

O instrumento de ratificação ou a notificação da adesão serão depositados junto do Governo Suíço.

O presente Protocolo entrará em vigor seis meses antes da data prevista para a entrada em vigor da Convenção Adicional de 26 de Fevereiro de 1966.

Em fé do que os plenipotenciários abaixo indicados, munidos dos seus plenos poderes, que foram reconhecidos em boa e devida forma, assinaram o presente Protocolo.

Feito em Berna, a vinte e seis de Fevereiro de mil novecentos e sessenta e seis, num único exemplar, que ficará depositado nos Arquivos da Confederação Suíça e do qual será entregue uma cópia autêntica a cada uma das Partes.

Acta final da Conferência extraordinária reunida com o fim de designar os membros da Comissão Administrativa da Repartição Central dos Transportes Internacionais por Caminho de Ferro e de adoptar uma convenção adicional à Convenção Internacional Relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Caminho de Ferro (CIV), de 25 de Fevereiro de 1961, relativa à responsabilidade do caminho de ferro pela morte e ferimentos dos passageiros.

Em conformidade com as disposições da alínea b) do § 2 do artigo 1 do Anexo V à CIM e do Anexo II à CIV e com a decisão tomada pela sexta Conferência de revisão do CIM e da CIV, reunida de 20 a 25 de Fevereiro de 1961, o Governo Suíço convocou uma conferência extraordinária.

A conferência teve lugar em Berna de 21 a 26 de Fevereiro de 1966.

Os participantes eram os seguintes:

I

Delegados dos Estados partes nas Convenções de 25 de Fevereiro de 1961

Austria:

- Sr. Dutka A., conselheiro áulico, chefe do contencioso, secção II, do Ministério Federal das Comunicações e da Economia Eléctrica.
- Sr. Eldlbacher O., conselheiro ministerial do Ministério Federal da Justiça.
- Sr. Petz F.-A., inspector central do Ministério Federal das Comunicações e da Economia Eléctrica.
- Sr. Pleinert O., secretário da Embaixada da Áustria em Berna.
- Sr. Kussbach E., adido da Embaixada da Áustria em Berna.

Bélgica:

S. Ex.^a o Sr. Robert Rothschild, embaixador extraordinário e plenipotenciário da Bélgica na Suíça.
 Sr. Alvin C., director de administração do Ministério das Comunicações.
 Sr. Dirickx P., conselheiro jurídico da SNCB.

Bulgária:

Sr. Dragomirov Nikolov S., director-geral dos Caminhos de Ferro búlgaros.
 Sr.^a D. Tersieva E., chefe da Divisão Jurídica do Ministério do Transporte e das Comunicações.
 Sr. Kotzev D., inspector-chefe do Ministério do Transporte e das Comunicações.

Dinamarca:

Sr. Jensen Th., director da Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro do Estado Dinamarquês.
 Sr. Jenstrup S. A., conselheiro ministerial da Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro do Estado Dinamarquês.

Espanha:

Marquês de Santa Cruz de Inguanzo, ministro conselheiro da Embaixada de Espanha em Berna.
 Sr. Lowy Szabo J., engenheiro, chefe do Gabinete das Relações Internacionais do Ministério das Obras Públicas.
 Sr. Izquierdo R., engenheiro do Conselho Superior dos Transportes Terrestres, Ministério das Obras Públicas.
 Sr. Imedio Diaz A., chefe do Secretariado das Relações Internacionais do Conselho de Administração da RENFE.
 Sr. Herrero F., advogado da Direcção-Geral dos Seguros.

Finlândia:

S. Ex.^a o Sr. Raguar Smedslund, embaixador extraordinário e plenipotenciário da Finlândia na Suíça.
 Sr. Narvala N. G., chefe de secção da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado da Finlândia.
 Sr. Roto P., director-adjunto de administração dos caminhos de ferro do Estado da Finlândia.

França:

S. Ex.^a o Sr. Gabriel Bonneau, embaixador extraordinário e plenipotenciário da França na Suíça.
 Sr. Rosaz G., conselheiro da Embaixada da França em Berna.
 Sr. Boyer B., primeiro-secretário da Embaixada da França em Berna.
 Sr. Gabarra J., conselheiro dos Negócios Estrangeiros da Direcção dos Negócios Económicos, do Ministério dos Negócios Estrangeiros.
 Sr. Debayles P., engenheiro-chefe das Pontes e Estradas, encarregado das relações internacionais do Ministério do Equipamento.
 Sr. Giroud Y., engenheiro-chefe das Pontes e Estradas do Ministério do Equipamento.
 Sr. Cotte Y., administrador central substituto do Ministério da Justiça.
 Sr. Julien P., administrador civil do Ministério do Equipamento.
 Sr. Miraki Ch., inspector principal dos Estudos Jurídicos e Contencioso da SNCF.

Grécia:

Sr. Vassalicos S., primeiro-secretário da Embaixada da Grécia em Berna.

Hungria:

Sr. Kuzsel D., chefe do Departamento das Relações Internacionais do Ministério das Comunicações e dos Correios.
 Sr. Uhlyarik G., chefe da Divisão Jurídica do Ministério das Comunicações e dos Correios.
 Sr. Nánassy B., director superior do Ministério das Comunicações e dos Correios.

Iraque:

Não compareceu.

Itália:

Sr. Santoni-Rugiu G., vice-director-geral dos Caminhos de Ferro Italianos do Estado.
 Sr. Molinengo F., director central do Serviço Comercial e do Tráfego dos Caminhos de Ferro Italianos do Estado.
 Sr. Morganti A., inspector da Inspeção-Geral MCTC do Ministério dos Transportes e da Aviação Civil.
 Sr. Martini R., inspector principal do Serviço Comercial e do Tráfego dos Caminhos de Ferro Italianos do Estado.

Líbano:

Sr. Farah M., encarregado de negócios da Embaixada do Líbano em Berna.

Listenstaina:

Sr. Beck B., director da Repartição da Indústria e dos Empregos do Governo do Principado.

Luxemburgo:

Sr. Eichhorn P., comissário do Governo junto dos Caminhos de Ferro Luxemburgueses.

Marrocos:

S. Ex.^a o Sr. Abdel Kader Laraqui, embaixador extraordinário e plenipotenciário de Marrocos na Suíça.
 Srs. Bouchaara A., primeiro-secretário da Embaixada de Marrocos em Berna.
 Sr. Temri M., engenheiro da Repartição Nacional dos Caminhos de Ferro.

Noruega:

S. Ex.^a o Sr. N. A. Jørgensen, embaixador extraordinário e plenipotenciário da Noruega na Suíça.
 Sr. Heier O., director-adjunto da Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro do Estado Norueguês.
 Sr. Dolva T., conselheiro do Ministério da Justiça.

Países Baixos:

Sr. Mourik M., conselheiro da Embaixada dos Países Baixos em Berna.
 Sr. Glazenburg S., chefe da Divisão dos Transportes Ferroviários Internacionais do Ministério dos Transportes e do Waterstaat.
 Sr. Westerouen van Meeteren K. F., chefe da Divisão dos Assuntos Jurídicos do Ministério dos Transportes e do Waterstaat.
 Sr. Druiff H. J., subchefe da Divisão dos Transportes Ferroviários Internacionais do Ministério dos Transportes e do Waterstaat.

Sr. Renser W. L. E. M., chefe da Divisão dos Assuntos Jurídicos da S. A. dos Caminhos de Ferro Holandeses.
Sr. Van der Bruggen E., técnico da Divisão dos Assuntos Jurídicos da S. A. dos Caminhos de Ferro Holandeses.

Sr. Boulonois F., adido da Direcção dos Tratados do Ministério dos Negócios Estrangeiros.

Polónia:

Sr. Batkowski St., director do Departamento das Relações Internacionais do Ministério das Comunicações.
Sr. Masznicz L., conselheiro do Ministério dos Negócios Estrangeiros.

Portugal:

S. Ex.^a o Sr. Rui Teixeira Guerra, embaixador extraordinário e plenipotenciário de Portugal na Suíça.
Sr. Abreu e Silva M., director-geral dos Transportes Terrestres do Ministério das Comunicações.
Sr. Empis Wemans C., conselheiro da Embaixada de Portugal em Berna.

Roménia:

Sr. Mateescu A. P., director do Ministério dos Caminhos de Ferro.
Sr. Sandu G., adido do Ministério dos Negócios Estrangeiros.

Reino Unido:

Sr. Hill G. G. D., secretário-adjunto, chefe da Divisão de Transporte Internacional, Ministério de Transporte.
Sr. Smithers D., consultor jurídico superior, Procuradoria do Tesouro de Sua Majestade Britânica.

Suécia:

Sr. Nordström C., conselheiro do Tribunal da Relação, director dos Assuntos Internacionais do Ministério das Comunicações.
Sr. Leffler S., director-chefe da Administração Central dos Caminhos de Ferro Suecos.
Sr. Weidstam A., conselheiro-adjunto do Tribunal da Relação.

Suíça:

Sr. Schaller A., vice-presidente do Conselho Nacional, presidente do Comité Administrativo da Repartição Central.
Sr. Martin A., director da Repartição Federal dos Transportes.
Sr. Vaney F. C., chefe do Serviço das Tarifas e do Tráfego da Repartição Federal dos Transportes.
Sr. Gut G., chefe da Secção Diplomática da Divisão das Organizações Internacionais do Departamento Político Federal.

Síria:

Não estava representada.

Checoslováquia:

Sr. Peprný V., director de divisão do Ministério dos Transportes.
Sr. Ropek N., conselheiro do Ministério dos Transportes.
Sr. Fabian O., adido do Ministério dos Negócios Estrangeiros.

Tunísia:

Sr. Sifaoui M., engenheiro principal, chefe do Departamento do Contrôlo dos Caminhos de Ferro da Direcção dos Transportes Terrestres do Secretariado de Estado das Obras Públicas e da Habitação.
Sr. Hapsia R., chefe do Serviço de Exploração da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Tunisinos.

Turquia:

Sr. Demirer K., conselheiro da Embaixada da Turquia em Berna.
Sr. Aktin H., conselheiro da Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro do Estado Turco.

Jugoslávia:

S. Ex.^a a Sr.^a D. Maria Radić, embaixadora extraordinária e plenipotenciária da Jugoslávia na Suíça.
Sr. Bibic M., director do Serviço Comercial da Comunidade dos Caminhos de Ferro Jugoslavos.
Sr. Milisavljević R., conselheiro jurídico do Serviço Comercial da Comunidade dos Caminhos de Ferro Jugoslavos.

II

Delegados de administrações de Estados ou partes territoriais de Estados ⁽¹⁾

Alemanha:

Deutsche Bundesbahn:

Sr. Tiebert G., conselheiro ministerial, perito jurídico do Caminho de Ferro Federal da Alemanha.
Sr. Klingsporn B., director governamental, perito jurídico do Caminho de Ferro Federal da Alemanha.
Sr. Vowinkel H., conselheiro ministerial, perito jurídico do Caminho de Ferro Federal da Alemanha.

Deutsche Reichsbahn:

Sr. Weiprecht H., suplente do Ministério dos Transportes.
Sr. Thiele E., chefe da Divisão Central Jurídica, perito jurídico.
Sr. Neugebauer B., observador permanente adjunto na Comissão Económica para a Europa em Genebra.
Sr. Balach G., conselheiro principal, perito jurídico.

III

Observadores

a) Organizações internacionais governamentais

Comissão Económica para a Europa (CEE):

Não estava representada.

Instituto Internacional para a Unificação do Direito (UNIDIREITO):

Sr. Molinengo F., director central dos Caminhos de Ferro Italianos do Estado.

Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes (CEMT):

Sr. Corbin E., engenheiro geral, secretário geral.

Comité da Organização para a Colaboração dos Caminhos de Ferro (OSJD):

Não estava representada.

⁽¹⁾ Ver Protocolo Adicional de 25 de Fevereiro de 1961.

b) Organizações internacionais não governamentais

União Internacional dos Caminhos de Ferro (UIC):

Sr. Fenwarth, conselheiro técnico superior.

Comité Internacional dos Transportes por Caminho de Ferro (CIT):

Sr. Favre J., director-geral dos CFF, presidente do CIT.

Sr. Amberg H. P., chefe da Divisão do Contencioso da Direcção-Geral dos CFF.

Faure J., chefe da Divisão Administrativa do 1.º Distrito dos CFF.

Sr. Ingold M., chefe de secção da Divisão do Contencioso da Direcção-Geral dos CFF.

Câmara de Comércio Internacional (CCI):

Não estava representada.

IV

**Repartição Central dos Transportes Internacionais
por Caminhos de Ferro**

Sr. Haenni J., director.

Sr. Le Mattre Ph., vice-director.

Secretariado da Conferência

Sr. Wildhaber A., conselheiro da Repartição Central.

Sr. Wick J., conselheiro da Repartição Central.

Sr. Mátyássy Z., conselheiro da Repartição Central.

Sr. Gonin L., secretário da Repartição Central.

Sr.^a D. Pyrathon Y., tradutora da Repartição Central.

Os delegados elegeram:

Presidente:

Sr. A. Schaller, primeiro delegado da Suíça.

Vice-presidentes:

S. Ex.^a o Sr. Gabriel Bonneau, primeiro delegado da França.

Sr. St. Batkowski, primeiro delegado da Polónia.

A Conferência designou quatro comissões, presididas pelos seguintes delegados:

Comissão I — Verificação dos poderes:

Presidente: Sr. Santoni-Rugiu (Itália).

Vice-presidente: Sr. Milisavljevic (Jugoslávia).

Comissão II — Designação dos membros do comité administrativo:

Presidente: Sr. Ropek (Checoslováquia).

Vice-presidente: Sr. Nordström (Suécia).

Comissão III — Convenção adicional:

Presidente: Sr. van Meeteren (Países Baixos).

Vice-presidente: Sr. Kuzsel (Hungria).

Comissão IV — Redacção:

Presidente: Sr. Julien (França).

Vice-presidente: Sr. Alvin (Bélgica).

A Conferência tomou por base das suas deliberações:

a) A proposta com vista à composição da Comissão Administrativa da Repartição Central dos Transportes Internacionais por Caminho de Ferro para o período de 1 de Março de 1966 a 28 de Fevereiro de 1971;

b) O projecto da Convenção Adicional à Convenção Internacional Relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Caminho de Ferro (CIV), de 25 de Fevereiro de 1961, relativa à responsabilidade do caminho de ferro por morte e ferimentos dos passageiros.

Tendo em consideração as deliberações da Conferência tais quais elas constam das actas das sessões plenárias e das comissões, os delegados decidiram como segue:

A) No que se refere à designação da Comissão Administrativa:

1.º Com vista a elevar de nove para onze o número dos membros da Comissão Administrativa, foram modificadas como seguem as disposições da alínea a) do § 2 do artigo 1 do Anexo V à CIM e do Anexo II à CIV:

§ 2-a) A Comissão Administrativa reúne-se em Berna. É composta por onze membros, escolhidos entre os Estados contratantes.

2.º A composição da Comissão Administrativa durante o terceiro período quinzenal será a seguinte:

Presidência: Suíça (mandato permanente).

Estados cujo mandato é renovado: Itália, Checoslováquia.

Estados novos: Áustria, Espanha, Noruega, Países Baixos, Roménia, Reino Unido, Marrocos, Turquia.

3.º O Protocolo A, que consagra a decisão relativa à modificação do Anexo V à CIM e do Anexo II à CIV, é submetido à assinatura dos plenipotenciários respectivos dos Estados.

B) No que se refere à Convenção Adicional à CIV, relativa à responsabilidade do caminho de ferro pela morte e ferimentos dos passageiros:

São submetidos à assinatura dos plenipotenciários dos Estados:

O projecto de um convenção adicional à Convenção Internacional Relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Caminho de Ferro (CIV), de 25 de Fevereiro de 1961, relativa à responsabilidade do caminho de ferro pela morte e ferimentos dos passageiros;

O Protocolo B.

A Conferência tomou nota de que os Estados abaixo mencionados fizeram uso, no momento da assinatura, da possibilidade de estabelecer uma reserva prevista no § 2 do artigo 1 da Convenção Adicional:

Marrocos, Portugal, Roménia.

Em fé do que a presente Acta final foi assinada.

Feito em Berna, a vinte e seis de Fevereiro de mil novecentos e sessenta e seis, num único exemplar, que ficará depositado nos Arquivos da Confederação Suíça e do qual será entregue uma cópia autêntica a cada um dos Governos representados nesta Conferência.