Bundesblatt

Bern, den 30. August 1968 120. Jahrgang Band II

Nr. 35

Erscheint wöchentlich. Preis Fr. 36.– im Jahr, Fr. 20.– im Halbjahr, zuzüglich Nachnahme- und Postzustellungsgebühr Inseratenverwaltung: Permedia, Publicitas AG, Abteilung für Periodika, Hirschmattstrasse 42, 6002 Luzern

10024 Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Genehmigung eines Übereinkommens über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden

(Vom 14. August 1968)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen den Entwurf eines Bundesbeschlusses zu unterbreiten, mit dem das Zusatzübereinkommen zum internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Güterverkehr (CIV) vom 25.Februar 1961 (AS *1964*, 1082) über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden genehmigt werden soll.

I. Allgemeine Bemerkungen

A. Vorgeschichte

Bis heute richtete sich, gestützt auf Arikel 28, § 1 CIV, die Haftung der Eisenbahn für «Tötung und Verletzung von Reisenden» nach den Gesetzen und Vorschriften jenes Staates, in dem das schädigende Ereignis eingetreten ist, d.h. in der Schweiz nach dem Bundesgesetz vom 28.März 1905 betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen und der Post (EHG) (BS *2*, 810).

Anlässlich der Vorbereitung der vorletzten Revision der CIV im Jahre 1951 wurde der Gedanke einer Vereinheitlichung der Haftungsbestimmungen in diesem Bereich aufgeworfen. Die schweizerische Delegation hatte den Antrag gestellt, das Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr (OCTI) mit der näheren Prüfung zu beauftragen; sie nahm dabei die Anregung des Institutes für die Vereinheitlichung des Privatrechts (Unidroit) auf, die auch von der internationalen Handelskammer (CCI) unterstützt wurde. Die Frage wurde dann von einer ausserordentlichen Revisionskonferenz behandelt.

Diese Studien wurden von einem Sachverständigenausschuss an die Hand genommen, der im Jahre 1954 in Bern und 1955 in Lugano tagte; sie wurden fortgesetzt von einem besonderen vorbereitenden Ausschuss für die Revision der CIV im Jahre 1958 in Bern, 1960 in Leysin, 1962 in Orléans, 1963 in Kopenhagen und wieder in Bern in den Jahren 1963 und 1966.

B. Unterzeichnung

Der aus diesen Arbeiten hervorgegangene Entwurf wurde einer diplomatischen Konferenz unterbreitet. Diese tagte auf Einladung des Bundesrates unter dem Vorsitz von Herrn Dr. A. Schaller, seit 1959 Präsident des Verwaltungsauschusses des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahnverkehr, vom 21. bis 26. Februar 1966 in Bern.

Das Zusatzübereinkommen, dessen Genehmigung wir Ihnen beantragen, sowie das diesbezügliche Protokoll B (das namentlich den beiden Teilen Deutschlands, vertreten durch ihre Eisenbahnverwaltungen – Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn – den Beitritt zum Abkommen gestattet), wurden anlässlich dieser Konferenz von den nachstehenden Ländern beschlossen und unterzeichnet: Österreich, Belgien, Bulgarien, Dänemark, Spanien, Finnland, Frankreich, Italien, Libanon, Liechtenstein, Luxemburg, Marokko, Norwegen, Niederlande, Polen, Portugal, Rumänien, Schweiz, Syrien, Tschechoslowakei, Tunesien, Türkei und Jugoslawien (Reihenfolge der Staaten entspricht dem französischen Text).

Diese Staaten sowie Ungarn, das Vereinigte Königreich von Grossbritannien und Nordirland sowie Schweden haben ebenfalls ein Protokoll A unterzeichnet, das die Anlagen zur CIM und zur CIV betreffend den Verwaltungsausschuss des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahnverkehr ändert, indem die Zahl der Mitglieder dieses Ausschusses von 9 auf 11 erhöht werden soll. Grund für diese Erhöhung bildet die kürzlich erfolgte Ausdehnung des Geltungsbereichs der beiden Übereinkommen auf afrikanische und asiatische Staaten. Wir beantragen Ihnen die gleichzeitige Genehmigung der Protokolle A und B.

C. Leitgedanken

Aus verschiedenen Gründen bringt das Zusatzübereinkommen eine weniger starke Rechtsvereinheitlichung mit sich, als dies bei der CIM und CIV der Fall war.

Einmal betrat das Eisenbahntransportrecht Neuland, so dass die Staaten bereit waren, internationale Vorschriften anzunehmen und ihr Landesrecht darnach auszurichten, wogegen es sich bei der Haftung für Tötung und Verletzung von Reisenden um ein Kapitel des Privatrechts handelt, das in allen Ländern seit jeher eine eingehende Regelung erfahren hat, von der sie nur ungern abweichen. Aus diesem Grunde war es angezeigt, auf eine Charakterisierung der Haftung zu verzichten: Haftung aus Vertrag oder aus unerlaubter Handlung. Jeder Richter wird das Zusatzübereinkommen in bezug auf diese Frage nach der ihm vertrauten Rechtsordnung auslegen können.

Im weiteren wahren die einen Staaten – trotz des Bestrebens, beide beteiligten Parteien gleich zu behandeln – je nach ihrer Verkehrsstruktur, mehr die Interessen ihrer im Ausland verunfallten Staatsangehörigen, die andern mehr die finanziellen Interessen ihrer Eisenbahnen.

Endlich hat man den Gedanken der Kollektivhaftung der Eisenbahnen, wie sie im Bereich des Güter- und Tierverkehrs besteht (Artikel 43 CIM und CIV; vgl. Bemerkungen zu Art. 13 und 14), rasch fallen gelassen im Hinblick auf die zu erwartende Höhe der Streitwerte.

Aus psychologischen Gründen war es aber notwendig, diese Arbeiten zu beenden, in der Meinung, dass auch ein bescheidenes Ergebnis eine erste Etappe darstellen könne. So wurde bei den am meisten umstrittenen Punkten auf das Landesrecht verwiesen und bei den andern Kompromisslösungen gefunden, mit denen die Schweiz unseres Erachtens sich wird abfinden können.

D. Schweizerische Delegierte

Die vom Bundesrat bezeichnete Delegation unseres Landes setzte sich aus Vertretern des Politischen und des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes zusammen; sie hat die Weisungen des Bundesrates, die im Einvernehmen mit der Justizabteilung, den Eisenbahnunternehmungen und den Kreisen der Verkehrsinteressenten ausgearbeitet wurden, befolgt. Die Delegierten der Schweizerischen Bundesbahnen vertraten eine nichtstaatliche internationale Organisation: das internationale Eisenbahntransportkomitee (CIT).

II. Bemerkungen zu einigen Bestimmungen

Art. 1, § 1

Im Gegensatz zum EHG ist das Zusatzübereinkommen nicht auf irgenwelche Geschädigten anwendbar, sondern nur auf Reisende, und überdies nur, wenn ihre Beförderung den Bestimmungen der CIV oder, wenn es sich um Begleiter von Sendungen handelt, denjenigen der CIM untersteht. Wer sich darauf berufen will (Verletzter, Anspruchsberechtigter oder Eisenbahn), muss demnach beweisen, dass die Beförderung auf Grund eines nach den beiden Übereinkommen ausgegebenen Fahrausweises stattfand (im einfachsten Fall geschieht dies durch Vorlegen des Billettes); andernfalls kommt Landesrecht zur Anwendung.

Art. 1, § 2

Diese Bestimmung erfordert eine Entscheidung. Wird sich die Schweiz vorbehalten, die Anwendung des Übereinkommens auf ihre Staatsangehörigen und Aufenthalter, die Opfer eines Unfalles auf ihrem Gebiete geworden sind, auszuschliessen? Diese Absicht konnte anlässlich der Unterzeichnung bekundet werden, was Marokko, Portugal, Rumänien und Tunesien getan haben. Die Erklärung kann auch noch bei der Hinterlegung der Ratifikationsurkunde abgegeben werden, wovon Dänemark und die Tschechoslowakei schon Gebrauch gemacht haben.

Dass ein eine Vereinheitlichung anstrebendes Übereinkommen ausdrücklich einen Vorbehalt enthält, verrät, dass diese Kompromisslösung als einzige Hoff-

nung erschienen ist, um den Beitritt einer genügenden Anzahl von Staaten zu erreichen und dadurch dem Unternehmen erst Gewicht zu verleihen. In der Tat haben gewisse Sachverständige eine allgemeine Ausschlussklausel befürwortet, in der Sorge, zu vermeiden, dass die Staatsangehörigen des Landes, in dem sich der Unfall ereignet hat, je nachdem ob sie einen nationalen oder internationalen Fahrausweis besitzen, nach einem anderen Recht behandelt würden.

Dagegen ist der Mehrheit der Sachverständigen diese angeblich ungleiche Behandlung nicht als entscheidend erschienen. Somit wird man annehmen müssen, dass beispielsweise zwei Schweizer, die Opfer eines gleichen Unfalles in einem anderen Vertragsstaat geworden sind, verschiedenen Rechtsordnungen unterstehen, wenn der eine Inhaber eines nationalen und der andere eines internationalen Fahrausweises ist. Diese Verschiedenheit ist eine unvermeidliche Folge des Kriteriums, das für die Abgrenzung des Geltungsbereiches des Zusatzübereinkommens gewählt worden ist; man konnte sich indessen kaum ein besseres Merkmal vorstellen als die Art des Fahrausweises, weil diese Vereinheitlichung im Rahmen der CIV und der CIM vorgenommen wurde. Solche Erscheinungen haften der Übernahme von allem internationalem Recht neben einer Gesetzgebung an, die nicht auf dieses ausgerichtet ist.

Aus Kreisen von Bahnbenützern kam der Wunsch nach Gewährung eines Wahlrechtes. Das wäre ein trügerischer Vorzug, denn der von einem Unfall Betroffene hätte es, im Bestreben so gut wie möglich zu handeln, nicht leicht, die im konkreten Fall einerseits durch das Übereinkommen und anderseits durch die lex loci gebotenen Vorteile in allen ihren Formen, wie die gedeckten Schäden, die Höchstleistungen und die Verjährungsfristen, abzuwägen. Die dadurch geschaffene Rechtsunsicherheit würde zudem die Erledigung der Reklamationen durch die Bahnen verzögern.

Im gleichen Bestreben, der erwähnten ungleichen Behandlung zuvorzukommen, könnte ein Staat in umgekehrter Weise daran denken, ausschliesslich sein Landesrecht – das er für die Verletzten als günstiger erachtet – auf alle Personen, die auf seinem Territorium reisen, als anwendbar zu erklären. Unseres Erachtens könnten die anderen Staaten einen solchen Vorbehalt nicht annehmen, weil sie nicht in der Lage sind, sich davon zu überzeugen, dass ihre Staatsangehörigen in jenem Land tatsächlich besser behandelt werden als unter dieser vertraglichen Regelung. Dieser Staat wird somit auf eine Beteiligung am Zusatzübereinkommen verzichten müssen.

Alles in allem ist das ausgearbeitete System, ohne den vorgesehenen Vorbehalt, ausgewogen. Derjenige, der sich einen durch die Übereinkommen geregelten Fahrausweis verschafft, kennt und anerkennt die Vor- und Nachteile, die völlig gleich bleiben, auf welcher Linie ihm auch ein Unfall zustösst. Er nimmt das Risiko auf sich, in diesem oder jenem Sonderfall weniger gut behandelt zu werden, als wenn er im Besitze eines nationalen Fahrausweise wäre. Im ganzen gesehen, gewinnt er aber sicher, sei es nur, weil er seine Reklamation bei verschiedenen Eisenbahnen wird einreichen können (Art. 13) und wegen des in einigen Bestimmungen dargelegten Charakters des «Mindestübereinkommens» (Art. 6, § 2).

Allen diesen juristischen Erwägungen fügen wir zwei Überlegungen der Zweckmässigkeit bei: Es stünde der Schweiz als Initiantin dieser Vereinheitlichungsbestrebungen schlecht an, das Ergebnis nicht zu anerkennen, indem sie sich bemühen würde, ihre Einwohner ihm zu entziehen. Als Land des Fremdenverkehrs darf die Schweiz ihre Gäste – auf Grund eines ähnlichen Fahrausweises – nicht ihrer Herkunft nach unterschiedlich behandeln.

Wir ersuchen Sie deshalb, uns zu ermächtigen, das Zusatzübereinkommen zu ratifizieren, ohne den in Frage stehenden Vorbehalt anzubringen.

Art. 2, § 1

Mit Begriffen, die eine einheitliche Auslegung gewährleisten sollen, stellt diese Bestimmung ein juristisches System auf, das dem unsrigen, soweit wir es wünschen konnten, ähnlich ist. Obwohl damit die strenge Kausalhaftung des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes zuungunsten schweizerischer Bahnbenützer etwas abgeschwächt wird, sind wir der Auffassung, dass auf den vorhin unter Artikel 1, § 2 erwähnten Vorbehalt des Landesrechtes mit Rücksicht auf anderweitige Vorteile verzichtet werden kann.

Die beiden Begriffe des Personen- und Sachschadens, für welche die besondere Haftung der Eisenbahn eintritt, sind die gleichen wie im schweizerischen Recht (Art. 1 und 11 EHG). Sie müssen ebenfalls Folgen eines Unfalles sein. Der Ausdruck «der Unfall des Reisenden», dem man in den Artikeln 15 und 16 begegnen wird, zeigt, dass es sich um einen Unfall im subjektiven Sinne handelt.

Damit die Haftpflicht vermutet wird, ist natürlich, wie in unserem Recht, ein Kausalzusammenhang zwischen dem mit der Benützung der Eisenbahn verbundenen Risiko und dem Schaden notwendig; der deutsche Begriff «besondere Gefahr des Eisenbahnbetriebes» ist im Hinblick auf die Länder vermieden worden, welche die verschärfte Haftung der Eisenbahn auf deren vertragliche Verpflichtung aufbauen, den Reisenden heil und gesund an den Bestimmungsort zu befördern. Dagegen hat die Notwendigkeit einer Kontaktnahme mit der Eisenbahn ausdrücklich erwähnt werden müssen: nach unserer Rechtsprechung grenzen das Ein- und Aussteigen des Reisenden seine Beziehung zum Betrieb ab. Die Bestimmungen von Artikel 22 gehen aus diesem Grundsatz hervor.

Art. 2, §§ 2–4

Weil das System der Kausalhaftung mehreren Staaten unbekannt ist, sind diese drei Paragraphen notwendig, um die Befreiungsgründe, die das EHG in einem einzigen Satz anführt («... sofern er nicht beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt, durch Verschulden Dritter oder durch Verschulden des Getöteten oder Verletzten verursacht ist»), zu erklären.

Um den Text leichter zu gestalten, erachteten es die Experten als überflüssig festzuhalten, dass die Eisenbahn von dieser Haftung entlastet sei, «wenn sie beweist», dass der Unfall infolge der erwähnten Ursachen entstanden ist, weil – wie sie feststellten – in allen Ländern, wenn es das Gesetz nicht anders bestimmt, derjenige das Vorhandensein einer behaupteten Tatsache beweisen muss, der aus ihr Rechte ableitet (vgl. Art. 8 des Schweizerischen Zivilgesetzbuches).

Wie viele Fachausdrücke musste derjenige der «höheren Gewalt» vermieden werden. Die im Übereinkommen enthaltene Umschreibung, die durch das «Unidroit» angeregt wurde, vermag zu befriedigen, wobei Einverständnis darüber herrscht, dass die von der Eisenbahn verlangte Sorgfalt in einem strengen Sinne verstanden werden muss. Es handelt sich um eine spezifische, erhöhte und nicht um die allgemeine Sorgfaltspflicht, bei der es genügt, darzutun, dass sie beachtet worden ist, damit man sich von gewissen Arten der Haftung, die eine Umkehrung der Beweislast enthalten, befreien kann.

Die gleiche Formel wurde verwendet, um die Haftungsbefreiung auf Grund des Verhaltens eines Dritten zu umschreiben.

Es bleibt noch die Tragweite der Worte «Verschulden» und «Verhalten», die sich auf den Reisenden selbst beziehen, zu prüfen. Wir hoffen, dass das Nebeneinanderstellen dieser Begriffe zu einer analogen Auslegung führen wird, die jener entspricht, die unsere Rechtsprechung dem Ausdruck «Verschulden» im EHG gibt. Wenn der Text nur einen dieser Begriffe anführen würde, würde die Befreiung in der Tat Gefahr laufen, entweder viel seltener als erwünscht angenommen zu werden (wenn man unter Verschulden zumindest eine Widerhandlung gegen eine bahnpolizeiliche Vorschrift versteht) oder fast in jedem Fall (wenn unter Verhalten jedes andere Gebaren verstanden wird ausser dem Sitzenbleiben).

Art. 3–5

In zwei Punkten hat sich die Verweisung auf das Landesrecht als unumgänglich erwiesen: beim Schadenersatzanspruch des Überlebenden, dem der Reisende ohne gesetzliche Verpflichtung Unterhalt gewährt hat (aber die lex contractus ist nur anwendbar, wenn die Konfliktsregeln der lex loci diese Verweisung zulassen) sowie beim Genugtuungsanspruch.

Art. 6–8

Die Frage der Beschränkung des Schadenersatzes war die strittigste; unbestritten blieb indessen der Grundsatz. Wenn die Haftung der Eisenbahn nur eintritt als Folge der mit ihrem Betrieb verbundenen besonderen Gefahr oder als Folge leichter Fahrlässigkeit, scheint es gerecht, dass lediglich normale Schäden gedeckt werden.

In unserer Gesetzgebung sind die im Bundesgesetz vom 25. Juni 1881 betreffend die Haftpflicht aus Fabrikbetrieb sowie in seiner Ergänzung vom 26. April 1887 (betreffend die Ausdehnung der Haftpflicht) festgesetzten Höchstgrenzen durch die geschmeidige Regelung in Art. 4 des EHG ersetzt worden, die dem Richter erlaubt, in Fällen ungewöhnlich hohen Erwerbes des Getöteten oder Verletzten die Entschädigung angemessen zu ermässigen. Wir haben die Übertragung der Gewährung einer solchen Ermessensfreiheit auf internationaler Ebene an die Gerichte nicht befürwortet: Würden sie nicht jeden Erwerb, der zu einer Entschädigung führt, welche die im Landesrecht festgesetzte Höchstgrenze übersteigt, als ungewöhnlich hoch betrachten?

Die Eisenbahnen wünschten eine vollständige Vereinheitlichung des Höchstbetrages. Sie beriefen sich auf das Warschauer Abkommen vom 12. Okto-

ber 1929 [1]), aber es liess sich keine Parallele ziehen; denn die Wichtigkeit der Vereinheitlichung ihrer Transportbedingungen rührt davon her, dass sich die Fluggesellschaften oft auf der gleichen Linie konkurrenzieren. Um die Festsetzung eines mittleren Betrages rechtfertigen zu können, war man überdies davon ausgegangen, dass die Reisenden einen Teil des «Luftfahrtrisikos» übernehmen mussten, wofür sie sich nach Gutdünken versichern lassen konnten. Dies kann man jedoch vom Benützer eines öffentlichen Transportmittels von allgemeiner Notwendigkeit nicht erwarten.

Es ist demnach gut, dass der Gedanke des «Mindestübereinkommens» obsiegt hat. Dieser Grundsatz ist dem internationalen Recht nicht fremd (Abkommen vom 29. Juli 1960 über die zivilrechtliche Haftung auf dem Gebiet der Kernenergie [2]). Er erlaubt jenen Staaten, deren Gesetzgebung auf dem Gebiete des Haftpflichtrechtes am weitesten fortgeschritten ist, ihren Staatsangehörigen, die im Ausland reisen, einen gewissen Mindestbetrag an Schadenersatz zu garantieren, ohne dass sie auf ihrem Gebiet im internationalen Verkehr den besseren Schutz ausschliessen müssen, den ihnen ihr Landesrecht bietet.

Unter Vorbehalt dieser Regelung bemisst sich die Höhe des Schadenersatzes nach dem Landesrecht (Art. 6, § 2, erster Satz), was inbesonders bedeutet, dass in der Schweiz der vorerwähnte Artikel 4 des EHG anwendbar ist.

Art. 10

Das Verbot einer Haftungsbeschränkung, besonders auf dem Wege über Tarife, ist dem erwähnten Warschauer Abkommen nachgebildet (Art. 23).

Art. 13 und 14

Die meisten auf die Bestimmungen der CIM (vgl. Art. 43, § 3) und der CIV (vgl. Art. 43, § 2) gestützten Ansprüche können bei mehreren Eisenbahnen geltend gemacht werden: bei der Abgangsbahn, bei der Bestimmungsbahn und bei der Bahn, auf deren Strecke sich die den Anspruch begründete Tatsache ereignet hat, alles unter Vorbehalt des Rückgriffes der Bahnen unter sich. Vielleicht wird es sich als möglich erweisen, eine solche Kollektivhaftung in das Zusatzübereinkommen aufzunehmen, nachdem es einige Jahre angewendet worden ist. Immerhin hat der Verletzte den Vorteil, dass er eine Reklamation bei den drei erwähnten Bahngesellschaften einreichen kann sowie bei jener seines Wohnsitzes.

Art. 16 und 17

In Anbetracht der Schwierigkeiten, die jeder Streitfall des internationalen Privatrechtes bietet, war es angezeigt, eine längere Verjährungsfrist als diejenige des EHG, die zwei Jahre beträgt, vorzusehen. Folgerichtigerweise musste aber für eine rasche Anzeige des Unfalles bei der Bahn gesorgt werden, damit

[1]) BS **13**, 653; vgl. Artikel 22, geandert durch Artikel XI des Haager-Protokolls, vom 28. 9. 55 (AS **1963**, 665; der Hochstbetrag ist auf 250 000 Poincaré-Franken festgesetzt worden).

[2]) Von der Schweiz unterzeichnet, aber noch nicht ratifiziert.

diese innerhalb nützlicher Frist die Untersuchung vornehmen kann, solange die Zeugen sich noch erinnern können und der Unfallort unverändert ist, ansonst es der Eisenbahn nicht mehr möglich ist, die für einen Befreiungsgrund erforderlichen Tatbestandesmerkmale zusammenzutragen. Deswegen die ungewöhnliche Frist für das Erlöschen der Ansprüche: Das Erlöschen tritt bereits nach drei Monaten ein, nachdem der Anspruchsberechtigte vom Schaden Kenntnis erlangt hat. Somit hat die Reklamation, auch wenn sie nur mündlich vorgenommen wird, eine rechtliche Wirkung: Sie verhindert das Erlöschen des Anspruches. In jedem Fall erlischt er aber dann nicht, wenn der Unfall der Eisenbahn bekannt oder durch sie verschuldet worden ist.

Art. 22

Der Anwendungsbereich des Zusatzübereinkommens ist enger als derjenige der CIV (Art. 2 und 62), weil die besondere Haftpflicht der Eisenbahn nur gilt, solange als der Reisende mit dem Zug in Berührung steht (vgl. Art. 2, § 1). Immerhin geniesst der Reisende, der infolge eines vorübergehenden Unterbruchs des Bahnbetriebes mit einem anderen Verkehrsmittel befördert wird, gemäss dem Zusatzübereinkommen bestimmte verfahrensrechtliche Vorteile im weiteren Sinn, worunter die Möglichkeit, bei mehreren Bahnen eine Reklamation einzureichen, nicht der geringste der Vorteile ist.

Art. 9, 11, 12, 15, 18 bis 21, 23 bis 26 und 28

Diese Bestimmungen entsprechen den Artikeln 38 bis 40, 44, 54 bis 57, 63 bis 66 und 69 der CIV; dadurch werden Verweise vermieden, womit das Zusatzübereinkommen für sich allein verständlich ist. Immerhin wurde der Begriff des Landesrechts verdeutlicht: Er umfasst auch die Kollisionsnormen, denn diese bilden einen integrierenden Bestandteil des Landesrechts.

Art. 27

Da dieses Übereinkommen ein Zusatz zur CIV ist, musste für die Geltungsdauer und das Revisionsverfahren deren Regelung übernommen werden. Im weiteren lässt diese Bestimmung die Hoffnung auf eine Eingliederung in die CIV berechtigt erscheinen; die Zahl der Ratifikationen wird zeigen, ob diese Hoffnung begründet ist.

III. Verfassungsmässigkeit

Artikel 8 der Bundesverfassung überträgt dem Bund das Recht, Verträge mit ausländischen Staaten einzugehen. Die Befugnis der Bundesversammlung zur Genehmigung des Vertragswerkes ergibt sich aus Artikel 85, Ziffer 5, der Bundesverfassung.

Die Dauer der Verpflichtung der Staaten ist die gleiche wie für die CIV; nachdem deren Artikel 67, § 1, eine Rücktrittsfrist von einem Jahr vorsieht, ist der Bundesbeschluss über die Genehmigung des Zusatzübereinkommens nicht den

Bestimmungen von Artikel 89, Absatz 4, der Bundesverfassung über das fakultative Referendum bei Staatsverträgen unterstellt.

* * *

Gestützt auf diese Ausführungen empfehlen wir Ihnen, dem beiliegenden Entwurf eines einfachen Bundesbeschlusses zuzustimmen.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 14. August 1968.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Spühler

Der Bundeskanzler:

Huber

(Entwurf)

Bundesbeschluss betreffend die Genehmigung des Zusatzübereinkommens zum internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) vom 25. Februar 1961 über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

gestützt auf die Artikel 8 und 85, Ziffer 5, der Bundesverfassung, nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 14. August 1968,

beschliesst:

Einziger Artikel

[1] Das Zusatzübereinkommen zum internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) vom 25. Februar 1961 über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden sowie die dazugehörigen Protokolle A und B, unterzeichnet in Bern am 26. Februar 1966, werden genehmigt.

[2] Der Bundesrat wird ermächtigt, sie zu ratifizieren.

Protokoll A
vom 26. Februar 1966

über die Zusammensetzung des Verwaltungsausschusses des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahnverkehr

Protokoll A

der ausserordentlichen Konferenz für die Neubestellung des Verwaltungsausschusses des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahnverkehr und für den Abschluss eines Zusatzübereinkommens zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn- Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) vom 25.Februar 1961 über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden.

Anlässlich der ausserordentlichen Konferenz in Bern vom 21. bis 26.Februar 1966 für die Neubestellung des Verwaltungsausschusses des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahnverkehr und für den Abschluss eines Zusatzübereinkommens zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) vom 25.Februar 1961 über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden sind

Die unterzeichneten Bevollmächtigten

über folgendes übereingekommen:

Da es wegen der kürzlich erfolgten Ausdehnung des Geltungsbereichs der Übereinkommen auf Staaten Nordafrikas und des Nahen und Mittleren Osten schwierig sein dürfte, einer angemessenen geographischen Aufteilung Rechnung zu tragen, wenn der Verwaltungsausschuss nur aus neun Mitgliedern besteht, wie dies in den Übereinkommen vorgesehen ist,

wird beschlossen,

die Anzahl der Mitglieder des Verwaltungsausschusses von neun auf elf zu erhöhen und demgemäss Art. 1 § 2 lit. *a)* der Anlagen V CIM und II CIV wie folgt zu fassen:

«§ 2. – *a)* Der Verwaltungsausschuss tagt in Bern. Er besteht aus elf unter den Vertragsstaaten ausgewählten Mitgliedern.»

Dieses Protokoll, das die Übereinkommen CIM und CIV vom 25.Februar 1961 ergänzt, bleibt bis zum 1. Juli 1966 zur Unterzeichnung offen.

Es tritt provisorisch am 1. März 1966 in Kraft. Für seine Ratifizierung und endgültige Inkraftsetzung gelten die Bestimmungen der Artikel 66 und 69 § 2 CIV sowie der Artikel 65 und 68 § 2 CIV sinngemäss.

Zu Urkund dessen haben die nachstehenden Bevollmächtigten, deren Vollmachten in guter und gehöriger Form befunden wurden, das vorliegende Protokoll unterzeichnet.

Geschehen zu Bern, am sechundzwanzigsten Februar eintausendneunhundertsechsundsechzig, in einer Urschrift, die im Archiv der Schweizerischen Eidgenossenschaft hinterlegt und von der jedem Vertragsstaat eine amtliche Ausfertigung zugestellt wird.

Zusatzübereinkommen

zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) vom 25. Februar 1961 über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden

und

Protokoll B

unterzeichnet in Bern am 26. Februar 1966

(Treten erst nach erfolgter Ratifikation in Kraft)

Zusatzübereinkommen

Die unterzeichneten Bevollmächtigten,

in der Erkenntnis der Vorteile einer einheitlichen Regelung der Haftung der Eisenbahn für Schäden, die während einer internationalen Beförderung durch Tötung, Verletzung oder sonstige Beeinträchtigung der körperlichen oder der geistigen Gesundheit eines Reisenden sowie durch Beschädigung oder Verlust der von ihm mitgeführten Sachen entstehen,

haben beschlossen, in Ergänzung des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) vom 25. Februar 1961 ein Zusatzübereinkommen abzuschliessen,

und sind über folgende Artikel übereingekommen:

Artikel 1

Geltungsbereich

§ 1. – Dieses Übereinkommen regelt die Haftung der Eisenbahn für Schäden, die Reisende durch Unfall auf dem Gebiet eines Vertragsstaates dieses Übereinkommens erlitten haben. Reisende im Sinne dieses Übereinkommens sind:

a) Reisende, die auf Grund des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) vom 25.Februar 1961 befördert werden,

b) Begleiter von Sendungen, die auf Grund des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) vom 25.Februar 1961 befördert werden.

§ 2. – Jeder Vertragsstaat kann bei der Unterzeichnung dieses Übereinkommens oder bei der Hinterlegung seiner Ratifikationsurkunde oder seiner Beitrittsurkunde erklären, dass er sich das Recht vorbehält, dieses Übereinkommen nicht

anzuwenden, wenn sich der Unfall auf seinem Gebiet ereignet hat und der Reisende Angehöriger dieses Staates ist oder in diesem Staat seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat.

Artikel 2

Umfang der Haftung

§ 1. – Die Eisenbahn haftet für den Schaden, der dadurch entsteht, dass ein Reisender durch Unfall im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb während seines Aufenthaltes in den Fahrzeugen oder beim Ein- oder Aussteigen getötet, verletzt oder sonst in seiner körperlichen oder seiner geistigen Gesundheit beeinträchtigt wird.

Die Eisenbahn haftet ferner für den Schaden, der durch Beschädigung oder gänzlichen oder teilweisen Verlust von Sachen entsteht, die der durch einen solchen Unfall betroffene Reisende an sich trägt oder als Handgepäck mit sich führt; dies gilt auch für Tiere, die der Reisende mit sich führt.

§ 2. – Die Eisenbahn ist von dieser Haftung befreit, wenn der Unfall durch ausserhalb des Betriebes gelegene Umstände verursacht worden ist und die Eisenbahn diese Umstände trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen nicht abwenden konnte.

§ 3. – Die Eisenbahn ist von dieser Haftung ganz oder teilweise in dem Masse befreit, in welchem der Unfall auf ein Verschulden des Reisenden oder auf ein Verhalten des Reisenden zurückzuführen ist, das nicht dem normalen Verhalten von Reisenden entspricht.

§ 4. – Die Eisenbahn ist von dieser Haftung befreit, wenn der Unfall auf das Verhalten eines Dritten zurückzuführen ist und die Eisenbahn dieses Verhalten trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen nicht abwenden konnte.

Ist die Haftung der Eisenbahn gemäss dem vorstehenden Absatz nicht ausgeschlossen, so haftet sie unter den Beschränkungen dieses Übereinkommens für das Ganze, unbeschadet ihres etwaigen Rückgriffes gegen den Dritten.

§ 5. – Eine etwaige Haftung der Eisenbahn in den in § 1 nicht vorgesehenen Fällen wird durch dieses Übereinkommen nicht berührt.

§ 6. – Die «haftbare Eisenbahn» im Sinne dieses Übereinkommens ist diejenige Eisenbahn, die nach der in Artikel 59 CIV vorgesehenen Streckenliste die Strecke betreibt, auf der sich der Unfall ereignet hat. Besteht nach der Streckenliste gemeinsamer Betrieb zweier Eisenbahnen, so ist jede von ihnen haftbar.

Artikel 3

Schadenersatz bei Tötung des Reisenden

§ 1. – Bei Tötung des Reisenden umfasst der Schadenersatz:

a) die infolge des Todes des Reisenden entstandenen notwendigen Kosten, insbesondere für die Leichenbeförderung und die Erd- oder die Feuerbestattung;

b) bei nicht sofortigem Eintritt des Todes den in Artikel 4 vorgesehenen Schadenersatz.

§ 2. – Haben durch den Tod des Reisenden Personen, denen gegenüber er kraft Gesetzes unterhaltspflichtig war oder zukünftig unterhaltspflichtig geworden wäre, den Versorger verloren, so ist auch für diesen Verlust Ersatz zu leisten. Der Schadenersatzanspruch von Personen, denen der Reisende ohne gesetzliche Verpflichtung Unterhalt gewährt hat, richtet sich nach dem Landesrecht.

Artikel 4

Schadenersatz bei Verletzung des Reisenden

Bei Verletzung oder sonstiger Beeinträchtigung der körperlichen oder der geistigen Gesundheit des Reisenden umfasst der Schadenersatz:

a) die notwendigen Kosten, insbesondere für Heilung und Pflege sowie für die Beförderung;

b) den Vermögensnachteil, den der Reisende durch gänzliche oder teilsweise Arbeitsunfähigkeit oder durch eine Vermehrung seiner Bedürfnisse erleidet.

Artikel 5

Ersatz anderer Schäden

Ob und inwieweit die Eisenbahn für andere als die in den Artikeln 3 und 4 vorgesehenen Schäden Ersatz zu leisten hat, insbesondere für körperliche und seelische Unbill (pretium doloris) und für ästhetische Nachteile, richtet sich nach dem Landesrecht.

Artikel 6

Form und Beschränkung des Schadenersatzes bei Tötung oder Verletzung des Reisenden

§ 1. – Der in Artikel 3 § 2 und in Artikel 4 lit. *b)* vorgesehene Schadenersatz ist in Form eines Kapitalbetrages zu leisten. Ist jedoch nach Landesrecht die Zuerkennung einer Rente zulässig, so wird der Schadenersatz in dieser Form geleistet, wenn der verletzte Reisende oder die nach Artikel 3 § 2 Anspruchsberechtigten die Zahlung einer Rente verlangen.

§ 2. – Die Höhe des nach § 1 zu leistenden Schadenersatzes bemisst sich nach dem Landesrecht. Bei Anwendung dieses Übereinkommens gilt jedoch für jeden Reisenden eine Höchstgrenze von 200000 Franken für den Kapitalbetrag oder eine diesem Betrag entsprechende Jahresrente, sofern das Landesrecht eine niedrigere Höchstgrenze vorsieht.

Artikel 7

Beschränkung des Schadenersatzes bei Beschädigung oder Verlust von Sachen

Hat die Eisenbahn auf Grund der Bestimmungen dieses Übereinkommens Schadenersatz zu leisten für Beschädigung oder gänzlichen oder teilweisen Ver-

lust von Sachen, die der getötete oder verletzte Reisende an sich getragen oder als Handgepäck (Tiere inbegriffen) mit sich geführt hat, so kann Ersatz dieses Schadens bis zur Höchstgrenze von 2000 Franken je Reisenden beansprucht werden.

Artikel 8

Höhe des Schadenersatzes bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit

Die Bestimmungen der Artikel 6 und 7 dieses Übereinkommens sowie die Bestimmungen des Landesrechtes, die den Schadenersatz auf einen festen Betrag beschränken, finden keine Anwendung, wenn der Schaden auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zurückzuführen ist.

Artikel 9

Verzinsung und Rückzahlung der Entschädigung

§ 1. – Der Berechtigte kann auf die Entschädigung Zinsen in Höhe von 5% jährlich verlangen. Die Zinsen laufen vom Tage der Reklamation oder, wenn keine solche vorausging, vom Tage der Klageerhebung an. Für Entschädigungen nach den Artikeln 3 und 4 laufen jedoch die Zinsen erst von dem Tage an, an dem die für die Bemessung des Schadenersatzes massgebenden Umstände eingetreten sind, wenn dieser Tag später liegt als derjenige der Reklamation oder der Klageerhebung.

§ 2. – Eine zu Unrecht empfangene Entschädigung ist zurückzuzahlen.

Artikel 10

Verbot von Haftungsbeschränkungen

Tarifbestimmungen und Sonderabmachungen zwischen der Eisenbahn und dem Reisenden, durch welche die Haftung der Eisenbahn auf Grund dieses Übereinkommens im voraus ganz oder teilweise ausgeschlossen werden soll, die der Eisenbahn obliegende Beweislast umgekehrt wird oder niedrigere als die in Artikel 6 § 2 und in Artikel 7 vorgesehenen Höchstgrenzen festgelegt werden, sind nichtig. Diese Nichtigkeit hat jedoch nicht die Nichtigkeit des Beförderungsvertrages zur Folge; dieser bleibt den Bestimmungen der CIV und dieses Übereinkommens unterstellt.

Artikel 11

Haftung der Eisenbahn für ihre Leute

Die Eisenbahn haftet für ihre Bediensteten und für andere Personen, deren sie sich bei der Ausführung der Beförderung bedient.

Wenn jedoch Eisenbahnbedienstete auf Verlangen eines Reisenden der Eisenbahn nicht obliegende Verrichtungen besorgen, gelten sie als Beauftragte des Reisenden, für den sie tätig sind.

Artikel 12

Geltendmachung von in diesem Übereinkommen nicht vorgesehenen Ansprüchen

In den Fällen des Artikels 2 § 1 kann gegen die Eisenbahn ein Anspruch auf Schadenersatz, auf welchem Rechtsgrund er auch beruht, nur unter den Voraussetzungen und Beschränkungen geltend gemacht werden, die in diesem Übereinkommen vorgesehen sind.

Das gleiche gilt für Ansprüche gegen die Personen, für welche die Eisenbahn nach Artikel 11 haftet.

Artikel 13

Reklamationen

§ 1. – Den Berechtigten steht es frei, Schadenersatzansprüche auf Grund dieses Übereinkommens durch Reklamation geltend zu machen. Die Reklamation kann bei einer der nachstehend genannten Eisenbahnen eingereicht werden, sofern diese Eisenbahn ihren Sitz auf dem Gebiet eines Vertragsstaates dieses Übereinkommens hat:

1. bei der haftbaren Eisenbahn; falls nach Artikel 2 § 6 zwei Eisenbahnen haftbar sind, bei einer von ihnen;
2. bei der Abgangsbahn;
3. bei der Bestimmungsbahn;
4. bei der Eisenbahn am Wohnsitz oder am gewöhnlichen Aufenthaltsort des Reisenden.

§ 2. – Reklamationen sind schriftlich einzureichen. Belege, die der Berechtigte seiner Reklamation beifügen will, sind im Original oder in Abschrift vorzulegen, Abschriften auf Verlangen der Eisenbahn in gehörig beglaubigter Form.

Artikel 14

Eisenbahnen, gegen welche Ansprüche gerichtlich geltend gemacht werden können

Schadenersatzansprüche auf Grund dieses Übereinkommens können nur gegen die haftbare Eisenbahn gerichtlich geltend gemacht werden.

Bei gemeinsamem Betrieb zweier Eisenbahnen hat der Kläger die Wahl zwischen diesen Eisenbahnen. Das Wahlrecht erlischt, sobald die Klage gegen eine dieser Eisenbahnen eingereicht ist.

Artikel 15

Zuständigkeit

Wenn in Staatsverträgen oder Konzessionen nichts anderes bestimmt ist, können auf dieses Übereinkommen gegründete Ansprüche nur vor den Gerichten des Staates geltend gemacht werden, auf dessen Gebiet sich der Unfall des Reisenden ereignet hat.

Artikel 16

Erlöschen der Ansprüche

§ 1. – Der Berechtigte verliert seine Ansprüche, wenn er den Unfall des Reisenden nicht spätestens drei Monate, nachdem er vom Schaden Kenntnis erlangt hat, einer der Eisenbahnen anzeigt, bei denen die Reklamation nach Artikel 13 eingereicht werden kann.

Zeigt der Berechtigte den Unfall mündlich der Eisenbahn an, so hat diese ihm über die mündliche Anzeige eine Bestätigung auszustellen.

§ 2. – Die Ansprüche erlöschen jedoch nicht:

a) wenn der Berechtigte innerhalb der in § 1 vorgesehenen Frist seine Ansprüche gegenüber einer der in Artikel 13 § 1 genannten Eisenbahnen geltend gemacht hat;

b) wenn der Berechtigte nachweist, dass der Unfall durch ein Verschulden der Eisenbahn verursacht worden ist;

c) wenn infolge von Umständen, die dem Berechtigten nicht zuzurechnen sind, der Unfall nicht oder nicht rechzeitig angezeigt worden ist;

d) wenn die haftbare Eisenbahn – oder, falls nach Artikel 2 § 6 zwei Eisenbahnen haftbar sind, eine von ihnen – innerhalb der in § 1 vorgesehenen Frist auf andere Weise vom Unfall des Reisenden Kenntnis erhalten hat.

Artikel 17

Verjährung der Ansprüche

§ 1. – Schadenersatzansprüche auf Grund dieses Übereinkommens verjähren:

a) Ansprüche des Reisenden in drei Jahren, gerechnet vom ersten Tage nach dem Unfall;

b) Ansprüche der anderen Berechtigten in drei Jahren, gerechnet vom ersten Tage nach dem Tode des Reisenden, spatestens aber in fünf Jahren, gerechnet vom ersten Tage nach dem Unfall.

§ 2. – Wenn der Berechtigte eine Reklamation nach Artikel 13 bei der Eisenbahn einreicht, wird der Lauf der drei in § 1 genannten Verjährungsfristen bis zu dem Tage gehemmt, an dem die Eisenbahn die Reklamation durch schriftlichen Bescheid zurückweist und die der Reklamation beigefügten Belege zurückgibt. Wird der Reklamation teilweise stattgegeben, so beginnt die Verjährung für den noch streitigen Teil der Reklamation weiterzulaufen. Wer sich auf die Einreichung einer Reklamation, auf die Erteilung eines Bescheides oder auf die Rückgabe von Belegen beruft, hat dies zu beweisen.

Weitere Reklamationen, die denselben Anspruch betreffen, hemmen die Verjährung nicht.

§ 3. – Ansprüche, die verjährt sind, können auch nicht im Wege der Widerklage oder der Einrede geltend gemacht werden.

§ 4. – Vorbehaltlich vorstehender Bestimmungen gilt für die Verjährung das Landesrecht.

Artikel 18

Landesrecht

§ 1. – Soweit in diesem Übereinkommen keine Bestimmungen getroffen sind, gilt das Landesrecht.

§ 2. – Für die Anwendung dieses Übereinkommens versteht man unter «Landesrecht» das Recht des Staates, auf dessen Gebiet sich der Unfall des Reisenden ereignet hat, einschliesslich der Kollisionsnormen.

Artikel 19

Allgemeine Verfahrensvorschriften

In allen Rechtsstreitigkeiten über Ansprüche aus diesem Übereinkommen richtet sich das Verfahren nach dem Rechte des zuständigen Gerichtes, soweit nicht durch dieses Übereinkommen andere Bestimmungen getroffen sind.

Artikel 20

Vollstreckbarkeit der Urteile, Sicherheitsleistung

§ 1. – Urteile, auch Versäumnisurteile, die auf Grund der Bestimmungen dieses Übereinkommens von dem zuständigen Gericht erlassen und nach den für das urteilende Gericht massgebenden Gesetzen vollstreckbar geworden sind, sind in jedem anderen Vertragsstaat vollstreckbar, sobald die in dem betreffenden Staate vorgeschriebenen Förmlichkeiten erfüllt sind. Eine sachliche Nachprüfung des Inhaltes ist nicht zulässig.

Auf nur vorläufig vollstreckbare Urteile findet diese Vorschrift keine Anwendung, ebensowenig auf solche Bestimmungen eines Urteils, die dem im Rechtsstreit unterlegenen Kläger ausser den Kosten eine Entschädigung auferlegen.

Vergleiche, die zwischen den Parteien zur Beilegung eines Rechtsstreites vor dem zuständigen Gericht abgeschlossen und zu gerichtlichem Protokoll genommen worden sind, stehen Urteilen gleich.

§ 2. – Eine Sicherheitsleistung für die Kosten des Rechtsstreites kann bei den auf Grund dieses Übereinkommens erhobenen Klagen nicht gefordert werden.

Artikel 21

Währung

Als Franken im Sinne dieses Übereinkommens gelten Goldfranken im Gewicht von 10/31 Gramm und 0,900 Feingehalt.

Artikel 22

Gemischte Beförderungen

§ 1. – Dieses Übereinkommen ist, vorbehaltlich des § 2, auf Schäden nicht anzuwenden, die während der Beförderung auf einer in der Steckenliste nach Artikel 59 CIV eingetragenen Kraftwagen- oder Schiffahrtslinie entstehen.

§ 2. – Werden jedoch Eisenbahnwagen auf einem Fährschiff befördert, so ist dieses Übereinkommen auf die durch Artikel 2 § 1 erfassten Schäden anzuwenden, die der Reisende durch Unfall im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb während seines Aufenthaltes in diesen Wagen, beim Einsteigen in die Wagen oder beim Aussteigen aus den Wagen erleidet.

Für die Anwendung des vorstehenden Absatzes ist unter dem «Staat, auf dessen Gebiet sich der Unfall des Reisenden ereignet hat», der Staat zu verstehen, dessen Flagge das Fährschiff führt.

§ 3. – Wenn die Eisenbahn infolge ausserodentlicher Umstände genötigt ist, ihren Betrieb vorübergehend zu unterbrechen, und die Reisenden mit einem anderen Beförderungsmittel befördert oder befördern lässt, so haftet sie nach dem für dieses Beförderungsmittel geltenden Recht. Die Bestimmungen der Artikel 13 bis 17, 18 § 2, 19 und 20 dieses Übereinkommens bleiben jedoch anwendbar.

Artikel 23

Haftung für die Folgen nuklearer Ereignisse

Die Eisenbahn ist von der ihr nach diesem Übereinkommen obliegenden Haftung befreit, wenn der Schaden durch ein nukleares Ereignis verursacht ist und wenn nach den besonderen, in einem Vertragsstaat geltenden Vorschriften über die Haftung auf dem Gebiet der Kernenergie der Inhaber einer Atomanlage oder eine ihm gleichgestellte Person für diesen Schaden haftet.

Artikel 24

Unterzeichnung

Dieses Übereinkommen liegt bis zum 1. Juli 1966 zur Unterzeichnung durch die Staaten auf, die eingeladen wurden, sich an der vom 21. bis 26. Februar 1966 in Bern abgehaltenen Konferenz vertreten zu lassen.

Artikel 25

Ratifikation und Inkraftsetzung

Dieses Übereinkommen bedarf der Ratifikation; die Ratifikationsurkunden sind so bald wie möglich bei der schweizerischen Regierung zu hinterlegen.

Sobald dieses Übereinkommen von fünfzehn Staaten ratifiziert ist, setzt sich die schweizerische Regierung mit den beteiligten Regierungen in Verbindung, um mit ihnen den Zeitpunkt des Inkrafttretens zu bestimmen.

Artikel 26

Beitritt

Will ein Staat, der am internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) vom 25. Februar 1961 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.

Der Beitritt wird einen Monat nach dem Tage wirksam, an dem die schweizerische Regierung den Vertragsstaaten von der Beitrittserklärung Kenntnis gegeben hat.

Artikel 27

Geltungsdauer und Revision

Dieses Übereinkommen hat die gleiche Geltungsdauer wie das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) vom 25. Februar 1961; es kann nach dem in Artikel 68 § 1 der CIV vorgesehenen Verfahren revidiert und gegebenenfalls in diese eingefügt werden.

Artikel 28

Wortlaut des Übereinkommens. Amtliche Übersetzungen

Dieses Übereinkommen ist dem diplomatischen Gebrauch entsprechend in französischer Sprache abgeschlossen und unterzeichnet.

Dem französischen Wortlaut sind ein deutscher, ein englischer und ein italienischer Wortlaut beigefügt, die als amtliche Übersetzungen gelten.

Bei Nichtübereinstimmung ist der französische Wortlaut massgebend.

Zu Urkund dessen haben die nachstehenden Bevollmächtigten, deren Vollmachten in guter und gehöriger Form befunden wurden, das vorliegende Übereinkommen unterzeichnet.

Geschehen zu Bern am sechsundzwanzigsten Februar neunzehnhundertsechsundsechzig in einer Urschrift, die im Archiv der Schweizerischen Eidgenossenschaft hinterlegt und von der jedem Vertragsstaat eine amtliche Ausfertigung zugestellt wird.

Protokoll B

der ausserordentlichen Konferenz für die Neubestellung des Verwaltungsausschusses des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahnverkehr und für den Abschluss eines Zusatzübereinkommens zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn- Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) vom 25.Februar 1961 über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden.

Anlässlich der ausserordentlichen Konferenz in Bern vom 21. bis 26.Februar 1966 für die Neubestellung des Verwaltungsausschusses des Zentralamtes

für den internationalen Eisenbahnverkehr und für den Abschluss eines Zusatzübereinkommens zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) vom 25. Februar 1961 über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden sind

die unterzeichneten Bevollmächtigten

über folgendes übereingekommen:

1. Da es sich beim Übereinkommen über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden um ein Zusatzübereinkommen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr vom 25.Februar 1961 handelt,

wird beschlossen,

dass sich die Staaten, welche die Übereinkommen vom 25.Oktober 1952 und vom 25.Februar 1961 nicht unterzeichnet haben – oder Gebietsteile solcher Staaten –, auf deren Eisenbahnlinien die Übereinkommen vom 25.Februar 1961 angewendet werden, auf Grund der Bestimmungen des Abschnittes I des Zusatzprotokolls zu den am 25.Februar 1961 unterzeichneten Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) und den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) am Zusatzübereinkommen zur CIV über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden beteiligen können.

2. Dieses Protokoll, welches das Zusatzübereinkommen vom 26. Februar 1966 über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden ergänzt, bleibt bis zum 1. Juli 1966 zur Unterzeichnung offen.

Es ist zu ratifizieren.

Die Staaten, die dieses Protokoll nicht spätestens zu diesem Zeitpunkt unterzeichnet haben, und die Staaten, die sich am vorerwähnten Zusatzübereinkommen gemäss seinem Artikel 26 beteiligen, können diesem Protokoll auf Grund einer Mitteilung beitreten.

Die Ratifikationsurkunde oder die Mitteilung über den Beitritt ist bei der schweizerischen Regierung zu hinterlegen.

Dieses Protokoll tritt sechs Monate vor dem für die Inkraftsetzung des Zusatzübereinkommens vom 26.Februar 1966 vorgesehenen Zeitpunkt in Kraft.

Zu Urkund dessen haben die nachstehenden Bevollmächtigten, deren Vollmachten in guter und gehöriger Form befunden wurden, das vorliegende Protokoll unterzeichnet.

Geschehen zu Bern, am sechsundzwanzigsten Februar eintausendneunhundertsechsundsechzig, in einer Urschrift, die im Archiv der Schweizerischen Eidgenossenschaft hinterlegt und von der jedem Vertragsstaat eine amtliche Ausfertigung zugestellt wird.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Genehmigung eines Übereinkommens über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden (Vom 14. August 1968)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1968
Band Volume Volume	2
Heft Cahier Numero	35
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	10024
Datum Date Data	30.08.1968
Seite Page Pagina	229-249
Ref. No	10 044 089

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.
Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.
Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.