



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ
ΤΗ 28 ΙΟΥΛΙΟΥ 1973

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
168

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 114

Περί κυρώσεως τῆς ἀπὸ 26.2.1966 Διεθνοῦς Συμβάσεως σχετικῶς μετὰ τὴν εὐθύνην τοῦ σιδηροδρόμου διὰ τὸν θάνατον καὶ τραυματισμὸν ἐπιβατῶν, συμπληρωματικῆς τῆς ἀπὸ 25.2.1961 ὁμοίας περὶ μεταφορᾶς ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν διὰ τῶν σιδηροδρόμων (CIV).

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Ἐχοντες ὑπ' ὄψει :

1. Τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθροῦ 2 τοῦ Α.Ν. 365/1968 «περὶ κυρώσεως τῶν ἀπὸ 26 Φεβρουαρίου 1961 Διεθνῶν Συμβάσεων, τῶν ἀφορωσῶν τὰς διεθνεῖς διὰ τοῦ σιδηροδρόμου μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων (CIM) καὶ ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν (CIV) καὶ τῶν σχετικῶν αὐταῖς Πρωτοκόλλου καὶ Τελικῆς Πράξεως».

2. Τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθροῦ 2 τοῦ Β.Δ. 867/1960 «περὶ Ὄργανισμοῦ τῆς Γενικῆς Διευθύνσεως Μεταφορῶν τοῦ Ὑπουργείου Συγκοινωνιῶν».

3. Τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθροῦ 37 παρ. 6 ἐδ. α' τοῦ Ν.Δ. 957/1971 «περὶ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου καὶ Ὑπουργείων» ὡς ἐτροποποιήθη καὶ συνεπληρώθη μεταγενεστέρως.

4. Τὴν ὑπ' ἀριθ. 313/1973 γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας, προτάσει τοῦ Ἡμετέρου ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας, Μεταφορῶν καὶ Ἐπικοινωνιῶν Ὑπουργοῦ, ἀποφασίζομεν καὶ διατάσσομεν :

Ἄρθρον μόνον.

1. Κυροῦνται καὶ κτῶνται ἰσχὺν Νόμου :

α) Ἡ ἐν Βέρνῃ συναφθεῖσα τὴν 26 Φεβρουαρίου 1966 Διεθνῆς Σύμβασις σχετικῶς μετὰ τὴν εὐθύνην τοῦ σιδηροδρόμου διὰ τὸν θάνατον καὶ τραυματισμὸν ἐπιβατῶν, συμπληρωματικῆς τῆς ἀπὸ 25 Φεβρουαρίου 1961 ὁμοίας περὶ μεταφορᾶς ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν διὰ τῶν σιδηροδρόμων (CIV).

β) Τὸ ἀπὸ 26 Φεβρουαρίου 1966 σχετικὸν Πρωτόκολλον Α περὶ συνθέσεως τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου διὰ τὰς διεθνεῖς διὰ σιδηροδρόμου μεταφορᾶς.

γ) Τὸ ἀπὸ 26 Φεβρουαρίου 1966 σχετικὸν Πρωτόκολλον Β περὶ ἐγκρίσεως τῆς ὡς ἄνω Συμπληρωματικῆς Συμβάσεως, καὶ

δ) Τὸ ἀπὸ 22 Ὀκτωβρίου 1971 σχετικὸν Πρωτόκολλον Ι.

2. Ἡ ἐν λόγῳ Συμπληρωματικῆς Σύμβασις κυροῦται ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν τῆς παρ. 2 τοῦ ἀρθροῦ 1 αὐτῆς, ἥτοι δὲν ἔχει ἐφαρμογὴν δι' ἐπιβάτας οἱ ὅποιοι εἶναι θύματα ἀτυχημάτων ἐπισυμβάντων ἐν Ἑλλάδι ἐφ' ὅσον οὗτοι εἶναι Ἑλ-

ληγες ὑπήκοοι ἢ πρόσωπα ἔχοντα τὴν συνήθη διαμονὴν τῶν ἐν Ἑλλάδι.

3. Τὰ κείμενα τῆς ὡς ἄνω Συμπληρωματικῆς Συμβάσεως καὶ τῶν σχετικῶν Πρωτοκόλλου Α, Πρωτοκόλλου Β καὶ Πρωτοκόλλου Ι ἔπονται ἐν προτοτύπῳ εἰς τὴν γαλλικὴν γλῶσσαν καὶ ἐν μεταφράσει εἰς τὴν ἑλληνικὴν.

Εἰς τὸν αὐτὸν ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας, Μεταφορῶν καὶ Ἐπικοινωνιῶν Ὑπουργόν, ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος Διατάγματος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 7 Ἰουλίου 1973

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, ΜΕΤΑΦΟΡῶΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΘΡΕΣΤΗΣ ΓΙΑΚΑΣ

ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΙΣ

τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως, ἀφορώσης εἰς τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν διὰ τῶν Σιδηροδρόμων (CIV) τῆς 25ης Φεβρουαρίου 1961, σχετικῶς μετὰ τὴν εὐθύνην τοῦ σιδηροδρόμου διὰ τὸν θάνατον καὶ τραυματισμὸν ἐπιβατῶν.

Οἱ Ὑπογεγραμμένοι Πληρεξούσιοι, ἀναγνωρίσαντες τὴν ὠφελιμότητα ἐνοποιήσεως τῶν κανονισμῶν εὐθύνῃς τοῦ σιδηροδρόμου διὰ τὰς ἐπισυμβάσας ζημίας κατὰ τὴν διεθνή μεταφορὰν αἱ ὁποῖαι προσέκαλεσαν τὸν θάνατον, τραυματισμοὺς ἢ πᾶσαν ἄλλην βλάβην τῆς φυσικῆς ἢ πνευματικῆς ἀκεραιότητος τοῦ ἐπιβάτου, ὡς καὶ ἀβερῆσαν ἢ ἀπώλειαν τῶν ἀντικειμένων ἅτινα εἶχε μεθ' ἑαυτοῦ, ἀπεφάσισαν νὰ συμπληρώσουν διὰ συμπληρωματικῆς Συμβάσεως, τὴν Διεθνή Σύμβασιν ἀφορώσαν εἰς τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν διὰ σιδηροδρόμων (CIV) τῆς 25 Φεβρουαρίου 1961, καὶ συνεφώνησαν ἐπὶ τῶν κάτωθι ἄρθρων :

Ἄρθρον πρῶτον.

Πεδίον ἐφαρμογῆς.

Παράγραφος 1. Ἡ παρούσα Σύμβασις ρυθμίζει τὴν εὐθύνην τῶν σιδηροδρόμων διὰ ζημίας προκληθείσας εἰς ἐπιβάτας ἐξ ἀτυχήματος ἐπίσυμβάντος ἐπὶ τοῦ ἐδάφους ἐνὸς Κράτους μετέχοντος τῆς παρούσης Συμβάσεως. Εἰς τὴν παρούσαν Σύμβασιν διὰ τῆς λέξεως «ἐπιβάται» νοοῦνται :

α) οἱ ἐπιβάται τῶν ὁποίων ἡ μεταφορὰ διέπεται ὑπὸ τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως ἀφορώσης εἰς τὴν μεταφορὰν τῶν

έπιβατών και άποσκευών, διά σιδ/μων (CIV) τής 25 Φεβρουαρίου 1961.

β) οί συνοδοί άποστολών γενομένων συμφώνως πρὸς τήν Διεθνή Σύμβασιν άφορώσαν εἰς τήν μεταφοράν τῶν έμπορευμάτων διά σιδ/μων (CIM) τής 25 Φεβρουαρίου 1961.

Παράγραφος 2. Πάν συμβεβλημένον Κράτος θά δύναται, κατά τήν ύπογραφήν τής παρούσης Συμβάσεως ή κατά τήν κατάθεσιν όργανών έπικυρώσεως ή συγκαταθέσεώς του, νά δηλώσῃ ότι έπιφυλλάσσει εἰς έαυτὸ τὸ δικαίωμα νά μὴ έφαρμόσῃ τήν παρούσαν Σύμβασιν δι' έπιβάτας θύματα άτυχημάτων έπισυμβάντων έπὶ τοῦ έδάφους του, έάν οὔτοι εἶναι ύπήκοοί του ή πρόσωπα έχοντα τήν συνήθη διαμονήν των εἰς τὸ Κράτος τοῦτο.

"Άρθρον 2.

"Έκτασις τής εϋθύνης.

Παράγραφος 1. 'Ο σιδ/μος εἶναι ύπεύθυνος διά βλάβας αἱ όποιαί προεκάλεσαν τὸν θάνατον, τραυματισμούς και πάσαν άλλην βλάβην τής φυσικῆς ή πνευματικῆς άκεραιότητος ένός έπιβάτου προκληθέντα εξ άτυχήματος σχετικῶς με τήν σιδηροδρομικήν έκμετάλλευσιν, έπισυμβάντος κατά τὸ ταξίδιον τοῦ έπιβάτου εἰς τὰ όχήματα, είτε κατά τήν είσοδον εἰς αὐτὰ ή έξοδον εξ αὐτῶν.

'Ο σιδ/μος εἶναι, εξ άλλου, ύπεύθυνος διά ζημίας εξ ὧν προέκυψεν ή άβαρία ή ή όλική ή μερικὴ άπώλεια άντικειμένων τὰ όποια ή έπιβάτης θύμα τοιούτου άτυχήματος εἶχεν είτε έπ' αὐτοῦ, είτε μεθ' έαυτοῦ, ως άποσκευὰς χειρὸς, συμπεριλαμβανομένων και τῶν ζῶων.

Παράγραφος 2. 'Ο σιδ/μος άπαλλάσσεται τής εϋθύνης ταύτης, έάν τὸ άτύχημα προεκλήθη ύπὸ συνθήκας μὴ άφορώσας εἰς τήν εκμετάλλευσιν τὰς όποίας ή σιδ/μος, παρά τὰς καταβληθείσας προσπάθειας, δέν ήδύνατο νά άποφύγῃ και τὰς συνεπείας τῶν όποίων δέν ήδύνατο νά προλάβῃ.

Παράγραφος 3. 'Ο σιδ/μος άπαλλάσσεται καθ' όλοκληρίαν ή έν μέρει τής εϋθύνης ταύτης έφ' όσον τὸ άτύχημα όφείλεται εἰς σφάλμα τοῦ έπιβάτου ή εἰς συμπεριφοράν τούτου ήτις δέν εἶναι σύμφωνος πρὸς τήν κανονικήν διαγωγὴν έπιβατῶν.

Παράγραφος 4. 'Ο σιδ/μος άπαλλάσσεται τής εϋθύνης ταύτης έάν τὸ άτύχημα όφείλεται εἰς τήν συμπεριφοράν τρίτου, τὸ όποιον παρά τήν καταφληθείσαν προσπάθειαν, δέν ήδύνατο νά άποφύγῃ και τὰς συνεπείας τοῦ όποίου δέν ήδύνατο νά προλάβῃ.

'Εάν ή εϋθύνη τοῦ σιδ/μου δέν άποκλείεται, συμφώνως πρὸς τήν προηγούμενην παράγραφον, ή σιδ/μος εϋθύνεται διά τὸ συνολικόν ποσόν έντός τῶν όρίων τής παρούσης Συμβάσεως και με τήν έπιφύλαξιν τής ένδεχομένης προσφυγῆς κατά τρίτου προσώπου.

Παράγραφος 5. 'Η παρούσα Σύμβασις δέν προσδιορίζει τήν εϋθύνην ήτις δυνατὸν ν' άφορᾷ εἰς τοὺς σιδ/μους διά περιπτώσεις μὴ προβλεπομένας εἰς τήν παράγραφον 1.

Παράγραφος 6. 'Ο «ύπεύθυνος σιδηρόδρομος» κατά τήν έννοιαν τής παρούσης Συμβάσεως εἶναι εκείνος, ή όποιος, κατά τὸν προβλεπόμενον, εἰς τὸ άρθρον 59 τής CIM, πίνακα γραμμῶν εκμεταλλεύεται τήν γραμμὴν έπὶ τής όποίας έπισυνέβη τὸ άτύχημα. 'Εάν ύπάρχῃ, κατά τὸν προειρημένον πίνακα, κοινή εκμετάλλευσις ύπὸ δύο σιδηροδρόμων, εκαστος εκ τῶν σιδηροδρόμων τούτων εἶναι ύπεύθυνος.

"Άρθρον 3.

'Αποζημίωσις εἰς περιπτώσιν θανάτου έπιβάτου.

Παράγραφος 1. Εἰς περιπτώσιν θανάτου τοῦ έπιβάτου, αἱ άποζημιώσεις λόγω άτυχήματος περιλαμβάνουν :

α) Τὰ συνεπεία τοῦ θανάτου άναγκαιοῦντα έξοδα, κυρίως τοιαῦτα τής μεταφορᾶς τής σοροῦ, ένταφιασμοῦ και άποτεφρώσεως.

β) 'Εάν ή θάνατος δέν συνέβη άμέσως, τὰς καθοριζόμενας εἰς τὸ άρθρον 4 άποζημιώσεις.

Παράγραφος 2. 'Εάν, διά τοῦ θανάτου τοῦ έπιβάτου, τὰ πρόσωπα έναντι τῶν όποίων οὔτος εἶχεν ή θά εἶχεν εἰς τὸ μέλλον ύποχρεώσεις διατροφῆς, δυνάμει τοῦ νόμου, στεροῦνται τοῦ προστάτου των, δέον επίσης νά άποζημιωθοῦν, διά τήν άπώλειαν ταύτην.

'Η άποζημίωσις τῶν προσώπων τῶν όποίων ή έπιβάτης εἶχεν αναλάβει τήν συντήρησιν, χωρὶς νά ύποχρεοῦται εκ τοῦ νόμου ύπόκειται εἰς τοὺς Νόμους και Κανονισμοὺς εκάστου Κράτους.

"Άρθρον 4.

'Αποζημίωσις εἰς περιπτώσιν τραυματισμοῦ τοῦ έπιβάτου.

Εἰς περιπτώσιν τραυματισμοῦ ή πάσης άλλης βλάβης τής φυσικῆς και πνευματικῆς άκεραιότητος τοῦ έπιβάτου, αἱ άποζημιώσεις περιλαμβάνουν :

α) τὰ άναγκαιοῦντα έξοδα, κυρίως τοιαῦτα θεραπείας και μεταφορᾶς.

β) τήν άποζημίωσιν τής προκληθείσης βλάβης, είτε λόγω όλικῆς ή μερικῆς άνικανότητος πρὸς εργασίαν είτε λόγω αύξήσεως τῶν άναγκῶν.

"Άρθρον 5.

'Αποζημίωσις λοιπῶν βλαβῶν.

Οἱ νόμοι και κανονισμοὶ εκάστου Κράτους (έθνικὸν δικαίον) καθορίζουν έάν και μέχρι τινὸς σημείου ή σιδ/μος ύποχρεοῦται νά καταβάλλῃ τὰς άποζημιώσεις διά βλάβας μὴ προβλεπομένας εἰς τὰ άρθρα 3 και 4, κυρίως ήθικὰς και φυσικὰς βλάβας (pretium doloris) και αίσθητικὰς.

"Άρθρον 6.

Μορφή και περιορισμὸς άποζημιώσεων εἰς περιπτώσιν θανάτου ή τραυματισμοῦ έπιβάτου.

Παράγραφος 1. Αἱ προβλεπόμεναι ύπὸ τοῦ άρθρου 3, παράγραφος 2 και άρθρου 4, έδάφιον (β) άποζημιώσεις δέον νά χορηγοῦνται ύπὸ μορφήν κεφαλαίου. 'Εν τούτοις, έάν οἱ νόμοι και κανονισμοὶ εκάστου Κράτους επιτρέπουν παροχήν έπιχορηγήσεως άπονέμονται ύπὸ τήν μορφήν ταύτην, έάν ή παθὼν έπιβάτης ή οἱ προσδιοριζόμενοι εἰς τὸ άρθρον 3 παράγρ. 2 δικαιούχοι ζητήσουν ταύτην.

Παράγραφος 2. Τὸ ποσὸν τῶν πρὸς χορήγησιν άποζημιώσεων δυνάμει τής παραγρ. 1, καθορίζεται συμφώνως πρὸς τοὺς νόμους και κανονισμοὺς εκάστου Κράτους. 'Εν τούτοις, διά τήν έφαρμογήν τής παρούσης Συμβάσεως, καθωρίσθη μέγιστον όριον 200.00 φράγκων εἰς Κεφάλαιον ή εἰς έτησίαν έπιχορήγησιν άντιστοιχοῦσαν πρὸς τὸ Κεφάλαιον τοῦτο, δι' εκαστον έπιβάτην, εἰς περιπτώσιν καθ' ήν οἱ νόμοι και κανονισμοὶ εκάστου Κράτους προβλέπουν μέγιστον όριον, κατώτερον ποσόν.

"Άρθρον 7.

Περιορισμὸς τῶν άποζημιώσεων εἰς περιπτώσιν άβαρίας ή άπωλείας άντικειμένων.

"Όταν, δυνάμει τῶν διατάξεων τής παρούσης Συμβάσεως, τὰς άποζημιώσεις δι' άβαρίας ή δι' όλικήν ή μερικὴν άπώλειαν άντικειμένων, τὰ όποια ή έπιβάτης—θύμα άτυχήματος εἶχεν, είτε έπ' αὐτοῦ, είτε μεθ' έαυτοῦ, ως άποσκευὰς χειρὸς, συμπεριλαμβανομένων τῶν ζῶων, αναλάβῃ ή σιδ/μος, εἶναι δυνατὸν νά ζητηθῇ ή άποζημίωσις τής ζημίας, μέχρι τοῦ ποσοῦ τῶν 2.000 φράγκων ανά έπιβάτην.

"Άρθρον 8.

Ποσὸν τῶν άποζημιώσεων εἰς περιπτώσιν δόλου ή βαρείας άμελείας.

Αἱ διατάξεις τῶν άρθρων 6 και 7 τής παρούσης Συμβάσεως ή αἱ τοιαῦται προβλεπόμεναι ύπὸ τῶν νόμων και κανονισμῶν εκάστου Κράτους αἵτινες περιορίζουν εἰς καθωρισμένον ποσόν τὰς άποζημιώσεις δέν έφαρμόζονται, έάν

ή ζημία προκύπτει εκ δόλου ή βαρείας αμελείας του σιδηροδρόμου.

Άρθρον 9.

Τόκοι και επιστροφή των αποζημιώσεων.

Παράγραφος 1. Ο δικαιούχος δύναται ν' αξιώση τόκους επί του ποσού της αποζημιώσεως, ολίγες υπολογίζονται προς πέντε τοις εκατόν ετησίως. Οι τόκοι ούτοι τρέχουν από της ημέρας της υποβολής της διοικητικής αιτήσεως, ή εάν δεν υπεβλήθη τοιαύτη αίτησις, από της έγερσεως της αγωγής. Παρά ταύτα, διά τας οφειλομένας αποζημιώσεις, δύναται των άρθρων 3 και 4, οι τόκοι, δεν τρέχουν, παρά από της ημερομηνίας καθ' ήν καθωρίσθησαν αύται, εάν ή ημερομηνία αύτη είναι μεταγενεστέρα της αιτήσεως ή της έγερσεως της αγωγής.

Παράγραφος 2. Είναι επιστρεπτέα πᾶσα άνευ νομίμου αιτίας εισπραχθεῖσα αποζημιώσις.

Άρθρον 10.

Απαγόρευσις περιορισμοῦ εϋθύνης.

Αί τιμολογιακαί διατάξεις και αί συναφθεῖσαι ειδικαί συμφωνίαι μεταξύ του σιδηροδρόμου και επιβάτου, αλίνας τείνουν νά απαλλάξουν εκ των προτέρων, έξ ολοκλήρου ή μερικῶς, τόν σιδηρόδρομον της εϋθύνης του δύναται της παρούσης Συμβάσεως, ή αλίνας έχουν ως σκοπόν νά ανατρέψουν τὸ βάρος του τεκμηρίου, ἀνήκοντος εις τόν σιδηρόδρομον, ή αλίνας καθορίζουν ὅρια κατώτερα ἐκείνων αλίνας καθωρίσθησαν εις τὸ ἄρθρον 6 παράγρ. 2. και εις τὸ ἄρθρον 7, είναι αὐτοδικαίως ἄκυροι. Ἡ ἀκυρότης αὕτη δὲν συνεπάγεται ἐν τούτοις και τὴν τοιαύτην της συμβάσεως μεταφορᾶς, ήτις παραμένει ὑπαγομένη εις τὰς διατάξεις της CIV και της παρούσης Συμβάσεως.

Άρθρον 11.

Εϋθύνη του σιδηροδρόμου διά τούς ὑπαλλήλους του.

Ο σιδηρόδρομος εϋθύνεται διά τούς ὑπαλλήλους της υπηρεσίας του και διά τὰ ἄλλα πρόσωπα τὰ ὅποια χρησιμοποιεῖ οὗτος πρὸς ἐκτέλεσιν ἀναληφθείσης ὑπ' αὐτοῦ μεταφορᾶς.

Εἰς ἄς ὁμως περιπτώσεις, αἰτήσῃ των ἐπιβατῶν, οἱ ὑπάλληλοι του σιδηροδρόμου παρέχουν εις αὐτούς ὑπηρεσίας, αἱ ὅποια δὲν ἀφοροῦν εις τόν σιδηρόδρομον θεωροῦνται οὗτοι ὡς ἐνεργοῦντες διά λογαριασμόν των ἐπιβατῶν πρὸς τούς ὁποίους παρέχουν τὰς ὑπηρεσίας ταύτας.

Άρθρον 12.

Άσκησις αγωγῶν μὴ προβλεπομένων ὑπὸ της παρούσης Συμβάσεως.

Εἰς τὰς ἐν ἄρθρω 2 παραγράφῳ 1 προβλεπομένας περιπτώσεις, ή κατά του σιδηροδρόμου αγωγή ή ἔχουσα ἔρεισμα εις οἰανδήποτε των ἐκεῖ μνημονευμένων περιπτώσεων εϋθύνης, δὲν δύναται νά ἀσκηθῇ παρά μόνον βάσει των προβλεπομένων ἐν τῇ παρούσῃ συμβάσει ὄρων και περιορισμῶν.

Τὸ αὐτὸ ἰσχύει διά πᾶσαν αγωγήν ἐγειρομένην κατά των προσώπων δι' ἃ δύναται του ἄρθρου 11, εϋθύνεται ὁ σιδηρόδρομος.

Άρθρον 13.

Διοικητικαί αἰτήσεις.

Παράγραφος 1. Αἱ αἰτήσεις ἀποζημιώσεως δύναται της παρούσης Συμβάσεως είναι προαιρετικά, δύναται δὲ νά ὑποβληθοῦν εις ἓνα ἐκ των κατωτέρω σιδηροδρόμων, ἐφ' ὅσον ή ἔδρα του εὑρίσκεται ἐπὶ ἐδάφους Κράτους ὑπογράφαντος τὴν ἐν λόγῳ Σύμβασιν.

1ον. Τὸν ὑπεύθυνον σιδηρόδρομον, ἐάν συμφώνως τῷ ἄρθρω 2, παραγράφῳ 6, δύο σιδηρόδρομοι, εϋθύνωνται, εις ἓνα ἐξ αὐτῶν.

2ον. Τὸν σταθμὸν ἀναχωρήσεως.

3ον. Τὸν σταθμὸν προορισμοῦ.

4ον. Τὸν σιδηρόδρομον της κατακίαις ή τακτικῆς παραμονῆς του ἐπιβάτου.

Παράγραφος 2. Αἱ αἰτήσεις δέον νά ὑποβάλλωνται γραπτῶς. Τὰ ἔγγραφα, αλίνας ὁ δικαιούχος θεωρεῖ σκόπιμον νά ἐπισυνάψῃ εις τὴν αἰτήσιν του, δέον νά ὑποβληθοῦν, εἴτε ἐν πρωτοτύπῳ, εἴτε ἐν ἀντιγράφῳ, δεδόντως κεκυρωμένα, ἐφ' ὅσον τουτο ήθελε ζητηθῇ ὑπὸ του σιδηροδρόμου.

Άρθρον 14.

Σιδηρόδρομος κατά του ὁποίου δύναται νά ἐγερθῇ αγωγή.

Ἡ αγωγή ἀποζημιώσεως βάσει της παρούσης Συμβάσεως δύναται ν' ἀσκηθῇ μόνον ἐναντίον του ὑπευθύνου σιδηροδρόμου.

Εἰς περίπτωσιν συνεκμεταλλεύσεως ὑπὸ δύο σιδηροδρόμων, ὁ ἐνάγων ἔχει τὸ δικαίωμα ἐπιλογῆς μεταξὺ αὐτῶν. Τὸ δικαίωμα τουτο ἀποσβέννυται, ἀφ' ής στιγμῆς ή αγωγή ήσκήθη ἐναντίον ἐνὸς των σιδηροδρόμων τουτων.

Άρθρον 15.

Ἀρμοδιότης.

Αἱ εις τὴν παροῦσαν Σύμβασιν ἐρειδόμεναι αγωγαὶ δύναται νά ἐγερθοῦν μόνον ἐνώπιον του ἀρμοδίου δικαστοῦ του Κράτους, ἐπὶ του ἐδάφους του ὁποίου ἔλαβε χώραν τὸ ἀτύχημα του ἐπιβάτου, ἐκτός ἐάν ἄλλως ὀρίζεται διά των μεταξὺ των Κρατῶν συμφωνιῶν ή πράξεων ἐκχωρήσεως.

Άρθρον 16.

Ἀπόσβεσις των κατά των Σιδ/μων αγωγῶν.

Παράγραφος 1. Ο δικαιούχος χάνει τὸ δικαίωμα αγωγῆς, ἐάν δὲν ἀναφέρῃ τὸ ἀτύχημα ἐπιβάτου, ἐντός τριῶν μηνῶν ἀπὸ της γενομένης ζημίας, εις ἓνα ἐκ των σιδηροδρόμων εις τόν ὁποῖον δύναται νά ὑποβληθῇ, συμφώνως τῷ ἄρθρω 13, ή διοικητικῇ αἰτήσῃ.

Ὅταν τὸ ἀτύχημα ἀναφερθῇ προφορικῶς ὑπὸ του δικαιούχου, δέον νά παραδοθῇ εις αὐτὸν βεβαίωσις της προφορικῆς γνωστοποιήσεως ταύτης ὑπὸ του σιδηροδρόμου εις τόν ὁποῖον ἀνεφέρθη τὸ ἀτύχημα.

Παράγραφος 2. Δὲν ἀποσβέννυται, ἐν τούτοις, ή αγωγή :

α) ἐάν, ἐντός της προβλεπομένης ὑπὸ της παραγρ. 1 προθεσμίας, ὁ δικαιούχος, ὑπέβαλε διοικητικὴν αἰτήσιν εις ἓνα ἐκ των καθοριζομένων ἐν τῷ ἄρθρω 13, παραγράφῳ 1, σιδηροδρόμων,

β) ἐάν, ὁ δικαιούχος παρουσιάσῃ τεκμηρίον, ὅτι τὸ ἀτύχημα προήλθε λόγω αμελείας του σιδ/μου,

γ) ἐάν τὸ ἀτύχημα δὲν ἀνεφέρθη, ή ἀνεφέρθη καθυστερημένως, οὐχι ἐξ ὑπαιτιότητος του δικαιούχου,

δ) ἐάν, κατά τὴν ἀναφερομένην ἐν τῇ παραγράφῳ 1 προθεσμίαν, ὁ ὑπεύθυνος σιδηρόδρομος, ή ἐάν συμφώνως τῷ ἄρθρω 2, παραγράφῳ 6, δύο σιδ/μοι είναι ὑπεύθυνοι, ἐν ἐξ αὐτῶν, ἔλαβε γνώσιν του ἀτυχήματος ἐπιβάτου δι' ἄλλης ὁδοῦ.

Άρθρον 17.

Παραγραφή αγωγῶν.

Παράγραφος 1. Αἱ αγωγαὶ ἀποζημιώσεως, βάσει της παρούσης Συμβάσεως παραγράφονται :

α) διά τὸ θῦμα, μετά παρέλευσιν, τριῶν ἐτῶν, ἀπὸ της ἐπομένης του ἀτυχήματος,

β) διά τούς λοιπούς δικαιούχους, μετά παρέλευσιν τριῶν ἐτῶν, ἀπὸ της ἐπομένης του θανάτου του θύματος, χωρὶς ή προθεσμία αὕτη νά δύναται, ἐν τούτοις, νά ὑπερβῇ τὰ πέντε ἔτη ἀπὸ της ἐπομένης του ἀτυχήματος.

Παράγραφος 2. Εἰς περίπτωσιν διοικητικῆς αἰτήσεως, ἀπευθυνομένης πρὸς σιδ/μον, συμφώνως τῷ ἄρθρω 13, αἱ τρεῖς προβλεπόμεναι ἐν τῇ παραγράφῳ 1 προθεσμίαι ἀναστέλλονται μέχρι της ἡμέρας, καθ' ήν ὁ σιδ/μος ἀπορρίψῃ τὴν αἰτήσιν ἐγγράφως και ἐπιστρέψῃ τὰ συνημμένα ἐπ' αὐτῆς ἔγγραφα.

Είς περίπτωσιν μερικῆς ἀποδοχῆς τῆς ἀπαιτήσεως, ἡ παραγραφή ἀφορᾷ μόνον τὸ ἐπίδικον μέρος τῆς αἰτήσεως.

Ἡ ἀπόδειξις τῆς λήψεως τῆς αἰτήσεως ἢ τῆς ἀπαντήσεως καὶ τῆς ἐπιστροφῆς τῶν συνημμένων ἐγγράφων βαρύνει τὸν ἐπικαλούμενον τὰ γεγονότα ταῦτα.

Μεταγενέστεραι αἰτήσεις ἐπὶ τοῦ ἰδίου ἀντικειμένου, δὲν ἀναπέλλουν τὴν παραγραφήν.

Παράγραφος 3. Ἡ παραγραφεῖσα ἀγωγή δὲν δύναται νὰ προταθῇ οὔτε ἀνταγωνιστικῶς, οὔτε κατ' ἔνστασιν.

Παράγραφος 4. Τηρουμένων τῶν ἀνωτέρω διατάξεων ἡ παραγραφή ρυθμίζεται ὑπὸ τῶν Νόμων καὶ Κανονισμῶν τοῦ Κράτους, ἐν τῷ ὁποίῳ ἐγείρεται ἡ ἀγωγή.

Ἄρθρον 18.

Ἐθνικὸν Δίκαιον.

Παράγραφος 1. Ἐν ἑλλείψει σχετικῶν διατάξεων, ἐν τῇ παρουσίᾳ Συμβάσει ἐφαρμόζεται τὸ ἐθνικὸν δίκαιον.

Παράγραφος 2. Πρὸς ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως ταύτης, νοοῦνται διὰ τοῦ ἐθνικοῦ δικαίου οἱ Νόμοι καὶ οἱ Κανονισμοὶ τοῦ Κράτους, ἐπὶ τοῦ ἐδάφους τοῦ ὁποίου ἔλαβε χώραν τὸ ἀτύχημα ἐπιβάτου, συμπεριλαμβανομένων τῶν κανονισμῶν σχετικῶν μετὰ τὴν σύγκρουσιν τῶν νόμων.

Ἄρθρον 19.

Γενικοὶ Κανόνες διαδικασίας.

Δι' ὄλας τὰς διαφοράς, εἰς τὰ ὁποίας γίνεται ἡ ἐφαρμογὴ τῆς παρουσίας Συμβάσεως ἢ ἀκολουθητέα διαδικασία εἶναι ἡ τοῦ ἀρμοδίου δικαστηρίου, τηρουμένων ὅπωςδῆποτε τῶν ἐν τῇ συμβάσει περιλαμβανομένων ἀντιθέτων διατάξεων.

Ἄρθρον 20.

Ἐκτελέσεις τῶν ἀποφάσεων. Ἐγγυήσεις.

Παράγραφος 1. Ὅταν αἱ ἐκδοθεῖσαι ὑπὸ τοῦ ἀρμοδίου κατὰ τὰς διατάξεις τῆς παρουσίας Συμβάσεως, δικαστηρίου ἀποφάσεις, κατ' ἀντιμωλίαν ἢ κατ' ἐρήμην τῶν διαδίκων, καταστῶσιν ἐκτελεσταὶ κατὰ τοὺς ὑπὸ τοῦ δικαστηρίου τούτου ἐφαρμοσθέντας Νόμους, καθίστανται αὐταὶ ἐκτελεσταί, ἐφ' ἑκάστου τῶν λοιπῶν συμβεβλημένων Κρατῶν, εὐθὺς μετὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν καθωρισμένων ἐν τῷ Κράτει τούτῳ διατυπώσεων. Κατ' οὐσίαν ἀναθεώρησις τῆς υποθέσεως δὲν ἐπιτρέπεται.

Ἡ διάταξις αὕτη δὲν ἐφαρμόζεται ἐπὶ προσωρινῶς ἐκτελεστῶν ἀποφάσεων, οὔτε ἐπὶ ἀποφάσεων καταλογιζουσῶν ἀποζημιώσιν, πέραν τῶν δικαστικῶν ἐξόδων, εἰς βᾶρος τοῦ ἐνάγοντος λόγῳ ἀπορρίψεως τῆς ἀγωγῆς του.

Αἱ συναφθεῖσαι ἐνώπιον τοῦ ἀρμοδίου δικαστηρίου, πράξεις τῶν διαδίκων, πρὸς τερματισμὸν τῆς διαφορᾶς, καὶ λόγῳ τῶν ὁποίων εἶχε συναχθῆ δικαστικῶς πρακτικόν, ἔχουν ἰσχύον δικαστικῆς ἀποφάσεως.

Παράγραφος 2. Ἐπὶ ἀγωγῶν ἐκ τῆς παρουσίας συμβάσεως δὲν δύναται νὰ ζητηθῇ ἡ παροχὴ ἐγγυήσεως πρὸς ἐξασφάλισιν τῆς πληρωμῆς τῶν δικαστικῶν ἐξόδων.

Ἄρθρον 21.

Νομισματικὴ μονάς.

Παράγραφος 1. Τὰ εἰς φράγκα ἐνδεικνυόμενα ποσὰ ἐν τῇ παρουσίᾳ Συμβάσει θεωροῦνται ἀναφερόμενα εἰς χρυσοῦν φράγκον βάρους 10/31 τοῦ γραμμαρίου καὶ τίτλον καθαρότητος 0,900.

Ἄρθρον 22.

Μικταὶ μεταφοραί.

Παράγραφος 1. Τηρουμένης τῆς διατάξεως τῆς παραγράφου 2, ἡ παροῦσα Σύμβασις, δὲν ἐφαρμόζεται διὰ ζημίας ἐπισυμβάσεως κατὰ τὰς μεταφορὰς ἐπὶ τῶν τακτικῶν γραμμῶν αὐτοκινητικῶν ἢ ναυτιλιακῶν ὑπηρεσιῶν ἐγγεγραμμένων ἐν τῷ πίνακι τῶν προβλεπομένων ἐν τῷ ἄρθρῳ 59 τῆς CIV γραμμῶν.

Παράγραφος 2. Ἐν τούτοις, ὅταν τὰ σιδηροδρομικὰ ὀχήματα μεταφέρονται διὰ πορθμείου (φέρυ-μπότ), ἡ παροῦσα

Σύμβασις, ἐφαρμόζεται δι' ἀναφερομένας ἐν τῷ ἄρθρῳ 2 παραγράφῳ 1, ζημίας, προκληθεῖσας ὑπὸ ἀτυχήματος, σχέσιν ἔχοντος μετὰ τὴν σιδηροδρομικὴν ἐκμετάλλευσιν καὶ ἐπισυμβάντος καθ' ὃν χρόνον ὁ ἐπιβάτης ταξιδεῖ μετὰ εἰρημένα ὀχήματα, εἴτε κατὰ τὴν εἴσοδον εἰς αὐτὰ ἢ ἐξοδον ἐξ αὐτῶν.

Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς παρουσίας παραγράφου, διὰ τοῦ «Κράτος ἐπὶ τοῦ ἐδάφους τοῦ ὁποίου ἔλαβε χώραν τὸ ἀτύχημα» νοεῖται τὸ Κράτος τοῦ ὁποίου τὴν σημαίαν φέρει τὸ πορθμεῖον.

Παράγραφος 3. Ὅταν, λόγῳ ἐξαιρετικῶν περιστάσεων, ὁ σιδηρόδρομος εἶναι ὑποχρεωμένος νὰ διακόψῃ προσωρινῶς τὴν ἐκτεμάλλευσίν του καὶ μεταφέρῃ ἢ ἐνεργῇ τὴν μεταφορὰν τῶν ἐπιβατῶν δι' ἄλλου μέσου μεταφορᾶς, ὑπόκειται εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν Νόμων καὶ Κανονισμῶν ἀφορώντων τὸ μέσον τοῦτο μεταφορᾶς. Ἐν τούτοις, αἱ διατάξεις τῶν ἄρθρων 13 ἕως 17, 18 παράγρ. 2, 19 καὶ 20 τῆς παρουσίας Συμβάσεως, παραμένουν ἐν ἰσχύϊ.

Ἄρθρον 23.

Εὐθύνη εἰς περίπτωσιν πυρηνικῶν ἀτυχημάτων.

Ὁ σιδηρόδρομος ἀπαλλάσσεται τῆς εὐθύνης ἧτις ἀπορρεῖ ἐκ τῆς παρουσίας Συμβάσεως, ὅταν ἡ ζημία προσκλήθῃ ὑπὸ πυρηνικοῦ ἀτυχήματος καὶ, δυνάμει τῶν ἐιδικῶν διατάξεων ἐν ἰσχύϊ εἰς συμβεβλημένον Κράτος, εὐθύνεται διὰ τὴν ζημίαν ταύτην, ὁ ἐκμεταλλεὺς τῆς πυρηνικῆς ἐγκαταστάσεως ἢ ἕτερον πρόσωπον, τὸ ὁποῖον ἀντικαθιστᾷ τοῦτον.

Ἄρθρον 24.

Υπογραφή.

Ἡ παροῦσα Σύμβασις παραμένει μέχρι τῆς 1 Ἰουλίου 1966 ἀνοικτὴ πρὸς ὑπογραφήν ὑπὸ τῶν Κρατῶν ἅτινα εἶχον κληθῆ ν' ἀντιπροσωπευθοῦν εἰς τὴν γενομένην ἐν Βέρνην Διάσκεψιν, ἀπὸ 21 ἕως 26 Φεβρουαρίου 1966.

Ἄρθρον 25.

Ἐπικύρωσις καὶ ἐναρξίς ἰσχύος.

Ἡ παροῦσα Σύμβασις θὰ ὑποβληθῇ πρὸς ἐπικύρωσιν, τὰ δὲ ὄργανα ἐπικυρώσεως θὰ κατατεθοῦν τὸ ταχύτερον δυνατὸν παρὰ τῇ Ἑλβετικῇ Κυβερνήσει.

Ὅταν ἡ Σύμβασις θὰ ἔχῃ ἐπικυρωθῇ ὑπὸ δεκαπέντε Κρατῶν, ἡ Ἑλβετικὴ Κυβέρνησις θὰ ἐπικοινωνήσῃ μετὰ τῶν ἐνδιαφερομένων Κυβερνήσεων, πρὸς τὸν σκοπὸν καθορισμοῦ ἀπὸ κοινοῦ τῆς ἡμερομηνίας, καθ' ἣν θὰ τεθῇ ἐν ἰσχύϊ ἡ Σύμβασις.

Ἄρθρον 26.

Προσχώρησις εἰς τὴν Σύμβασιν.

Ἐὰν Κράτος, συμμετέχον εἰς τὴν Διεθνή Σύμβασιν ἀφορῶσαν εἰς τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν διὰ σιδηροδρομῶν (CIV), τῆς 25 Φεβρουαρίου 1961, ἐκ τῶν μὴ ὑπογραψάντων τὴν παροῦσαν Σύμβασιν, ἐπιθυμῇ νὰ προσχωρήσῃ εἰς αὐτήν, θὰ ἀπευθύνῃ πρὸς τοῦτο αἴτησιν εἰς τὴν Ἑλβετικὴν Κυβέρνησιν, ἡ ὁποία θὰ κοινοποιήσῃ ταύτην εἰς τὰ συμβεβλημένα Κράτη.

Πᾶσα προσχώρησις τίθεται ἐν ἰσχύϊ ἕνα μῆνα μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν καθ' ἣν ἡ Ἑλβετικὴ Κυβέρνησις ἐκοινοποίησε τὴν αἴτησιν, εἰς τὰ συμβεβλημένα Κράτη.

Ἄρθρον 27.

Διάρκεια καὶ ἀναθεώρησις.

Ἡ παροῦσα Σύμβασις ἔχει τὴν αὐτὴν διάρκειαν, ὡς καὶ ἡ διεθνὴς Σύμβασις ἀφορῶσα εἰς τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν διὰ σιδηρῶν (CIV) τῆς 25 Φεβρουαρίου 1961. Ἡ Σύμβασις αὕτη δύναται νὰ ἀναθεωρηθῇ συμφώνως πρὸς τὴν προβλεπομένην ἐν τῷ ἄρθρῳ 68 παράγρ. 1 ταύτης, διαδικασίαν, καὶ ἐνδεχομένως, νὰ ἐνσωματωθῇ εἰς ταύτην.

*Άρθρον 28.

Κείμενα τῆς Συμβάσεως. Ἐπίσημοι μεταφράσεις.

Ἡ παρούσα Σύμβασις συνωμολογήθη καὶ ὑπεγράφη εἰς τὴν Γαλλικὴν γλῶσσαν κατὰ τὴν κρατήσασαν διπλωματικὴν συνήθειαν.

Εἰς τὸ Γαλλικὸν κείμενον ἐπισυνάπτονται κείμενον εἰς Γερμανικὴν γλῶσσαν, κείμενον εἰς Ἀγγλικὴν γλῶσσαν καὶ κείμενον, εἰς Ἰταλικὴν γλῶσσαν, ἅτινα ἔχουν ἰσχύον ἐπισημίων μεταφράσεων.

Ἐν περιπτώσει ἀσυμφωνίας τῶν κειμένων, ἰσχύει τὸ Γαλλικὸν κείμενον.

Εἰς πίστωσιν τοῦ ὁποῖου οἱ κάτωθι πληρεξούσιοι, βάσει ἐξουσιοδοτήσεως κατὰ τὸν δέοντα τύπον ὑπέγραψαν τὴν παρούσαν Σύμβασιν.

Ἐγένετο ἐν Βέρνην τὴν εἰκοστὴν ἔκτην Φεβρουαρίου τοῦ χιλιοστοῦ ἑνεακοσιοστοῦ ἐξηκοστοῦ ἔτους, εἰς ἓν μόνον ἀντίτυπον, τὸ ὁποῖον θὰ παραμείνῃ κατατεθειμένον ἐν τοῖς Ἀρχείοις τῆς Ἑλβετικῆς Ὀμοσπονδίας, αὐθεντικὸν ἀντίγραφον τοῦ ὁποῖου θὰ δοθῇ εἰς ἕκαστον τῶν συμβαλλομένων μερῶν.

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΝ Α'

τῆς ἐκτάκτου Συνεδρίας διὰ τὴν νέαν σύνθεσιν τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου διὰ τὰς Διεθνεῖς διὰ σιδηροδρόμου μεταφορὰς καὶ διὰ τὴν συνωμολόγησιν προσθέτου Συμβάσεως εἰς τὴν Διεθνῆ Σύμβασιν περὶ διὰ σιδηροδρόμου μεταφορὰς ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν (CIV) τῆς 25 Φεβρουαρίου 1961 περὶ εὐθύνης τοῦ σιδηροδρόμου διὰ θάνατον ἢ τραυματισμὸν ἐπιβατῶν.

Ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς ἐκτάκτου Συνεδρίας εἰς Βέρνην, ἀπὸ 21 ἕως 26 Φεβρουαρίου 1966, διὰ τὴν νέαν σύνθεσιν τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου διὰ τὰς διεθνεῖς διὰ σιδηροδρόμου μεταφορὰς καὶ διὰ τὴν συνωμολόγησιν προσθέτου Συμβάσεως εἰς τὴν διεθνῆ Σύμβασιν, περὶ διὰ σιδηροδρόμου μεταφορὰς ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν (CIV) τῆς 25 Φεβρουαρίου 1961, περὶ εὐθύνης τοῦ σιδηροδρόμου διὰ θάνατον ἢ τραυματισμὸν.

Οἱ κάτωθι ὑπογεγραμμένοι Πληρεξούσιοι συνεφώνησαν περὶ τῶν ἐξῆς κατωτέρω :

Ἐπειδὴ ἐκ τοῦ γεγονότος τῆς προσφάτου ἐπεκτάσεως τοῦ πεδίου ἐφαρμογῆς τῶν διεθνῶν Συμβάσεων εἰς τὰ Κράτη τῆς Βορ. Ἀφρικῆς καὶ Ἑγγύς καὶ Μέσης Ἀνατολῆς ἐμφαίνεται λίαν δυσχερὴς ἡ ἀκριβὴς τήρησις τῆς γεωγραφικῆς κατανομῆς, ἐφ' ὅσον τὰ μέλη τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς περιορίζονται εἰς ἑννέα (9), ὡς ὀρίζεται ὑπὸ τῶν Συμβάσεων, ἀποφασίζεται ἡ αὐξήσις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν μελῶν τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς ἀπὸ ἑννέα (9) εἰς ἑνδεκά (11) καὶ ἡ συνεπέα τούτου κατ' ἀναλογίαν διατύπωσις τοῦ κειμένου τοῦ ἄρθρου 11, παράγρ. 2, στοιχ. α) τῶν Παραρτημάτων V CIM καὶ II CIV :

«2. α) Ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ συνέρχεται εἰς Βέρνην. Ἀπαρτίζεται δὲ αὕτη ἐξ ἑνδεκά μελῶν, ἐκλεγομένων μεταξὺ τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν».

Τὸ παρὸν Πρωτόκολλον, τὸ ὁποῖον συμπληροῖ τὰς Συμβάσεις CIM καὶ CIV τῆς 25 Φεβρουαρίου 1961 παραμένει ἀνοικτὸν πρὸς ὑπογραφήν μέχρι τῆς 1 Ἰουλίου 1966.

Τίθεται προσωρινῶς ἐν ἰσχύϊ, ἀπὸ 1 Μαρτίου 1966. Διὰ τὴν κύρωσίν του καὶ τὴν τελικὴν θέσιν ἐν ἰσχύϊ ἔχουν ἐφαρμογὴν αἱ διατάξεις τῶν ἄρθρων 66 καὶ 69, παραγρ. 2 CIM καὶ 65, 68 παραγρ. 2 CIV.

Εἰς πίστωσιν τῶν ἀνωτέρω, οἱ κατωτέρω Πληρεξούσιοι, τῶν ὁποίων αἱ ἐξουσιοδοτήσεις ἐκρίθησαν δεόντως, ὑπέγραψαν τὸ παρὸν Πρωτόκολλον.

Ἐγένετο ἐν Βέρνην τὴν εἰκοστὴν ἔκτην Φεβρουαρίου τοῦ χιλιοστοῦ ἑνεακοσιοστοῦ ἐξηκοστοῦ ἔκτου ἔτους εἰς ἓν μόνον ἀντίτυπον, ὅπερ θὰ παραμείνῃ κατατεθειμένον ἐν τῷ ἄρχειο τῆς Ἑλβετικῆς Ὀμοσπονδίας, αὐθεντικὸν ἀντίγραφον τοῦ ὁποῖου θὰ δοθῇ εἰς ἕκαστον τῶν συμβαλλομένων μερῶν.

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΝ Β.

συνταχθὲν παρὰ τῆς ἐκτάκτου Διασκεψέως συγκληθείσης πρὸς τὸν σκοπὸν προσδιορισμοῦ τῶν μελῶν τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου διεθνῶν μεταφορῶν μεταφορῶν διὰ σιδ/μων καὶ ἐγκρίσεως συμπληρωματικῆς Συμβάσεως τῆς διεθνούς Συμβάσεως ἀφορώσης εἰς τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν διὰ σιδηροδρόμων (CIV) τῆς 25 Φεβρουαρίου 1961, σχετικῶς μετὰ τὴν εὐθύνην τοῦ σιδηροδρόμου διὰ τὸν θάνατον καὶ τραυματισμοὺς ἐπιβατῶν.

Ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς ἐκτάκτου Διασκεψέως συγκληθείσης εἰς Βέρνην, ἀπὸ 21 ἕως 26 Φεβρουαρίου 1966 πρὸς τὸν σκοπὸν προσδιορισμοῦ μελῶν τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου διεθνῶν μεταφορῶν διὰ σιδηροδρόμων καὶ ἐγκρίσεως συμπληρωματικῆς Συμβάσεως τῆς Διεθνούς Συμβάσεως ἀφορώσης εἰς τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν διὰ σιδηροδρόμων (CIV) τῆς 25 Φεβρουαρίου 1961 σχετικῶς μετὰ τὴν εὐθύνην τοῦ σιδηροδρόμου διὰ τὸν θάνατον καὶ τραυματισμοὺς ἐπιβατῶν.

Οἱ κάτωθι ὑπογεγραμμένοι πληρεξούσιοι συνεφώνησαν τὰ κατωτέρω :

1. Λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν τοῦ γεγονότος, ὅτι ἡ Σύμβασις σχετικῶς μετὰ τὴν εὐθύνην τοῦ σιδηροδρόμου διὰ τὸν θάνατον καὶ τραυματισμοὺς ἐπιβατῶν ἀποτελεῖ συμπληρωματικὴν Σύμβασιν τῆς Διεθνούς Συμβάσεως ἀφορώσης τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν διὰ σιδηροδρόμων τῆς 25 Φεβρουαρίου 1961, ἀπεφασίσθη :

Διὰ τὰ Κράτη ἅτινα δὲν ὑπέγραψαν τὰς Συμβάσεις τῆς 25 Ὀκτωβρίου 1952 καὶ τῆς 25 Φεβρουαρίου 1961, ἢ τὰ τμήματα περιοχῶν τῶν Κρατῶν τούτων καὶ ἐπὶ τῶν γραμμῶν σιδηροδρόμων ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐφαρμόζονται αἱ συμβάσεις τῆς 25 Φεβρουαρίου 1961, ὅπως συμμετάσχουν, βάσει τῶν διατάξεων τῆς ὑπ' ἀριθ. 1 παραγράφου τοῦ συμπληρωματικοῦ πρωτοκόλλου τῶν διεθνῶν Συμβάσεων ἀφορώσων εἰς τὴν μεταφορὰν διὰ σιδηροδρόμων τῶν ἐμπορευμάτων (CIM) καὶ ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν (CIV) ὑπογραφεισῶν ἐν Βέρνην τὴν 25 Φεβρουαρίου 1961, εἰς τὴν συμπληρωματικὴν σύμβασιν τῆς CIV, σχετικῶς μετὰ τὴν εὐθύνην τοῦ σιδηροδρόμου διὰ τὸν θάνατον καὶ τραυματισμοὺς ἐπιβατῶν.

2. Τὸ παρὸν Πρωτόκολλον, συμπληροῦν τὴν συμπληρωματικὴν Σύμβασιν τῆς 26 Φεβρουαρίου 1966, σχετικῶς μετὰ τὴν εὐθύνην τοῦ σιδηροδρόμου διὰ τὸν θάνατον καὶ τραυματισμοὺς ἐπιβατῶν, παραμένει ἀνοικτὸν πρὸς ὑπογραφήν μέχρι τῆς 1 Ἰουλίου 1966.

Δέον νὰ ἐπικυρωθῇ τοῦτο.

Τὰ Κράτη ἅτινα δὲν ὑπέγραψαν τὸ παρὸν Πρωτόκολλον πρὸ τῆς ἡμερομηνίας ταύτης καὶ τὰ Κράτη, συμμετέχοντα εἰς τὴν ἀνωτέρω ἀναφερομένην συμπληρωματικὴν Σύμβασιν συμφωνοῦν πρὸς τὸ ὑπ' ἀριθ. 26 ἄρθρον ταύτης, δύνανται νὰ προσχωρήσουν εἰς τὸ παρὸν πρωτόκολλον διὰ γνωστοποιήσεως.

Τὸ ἔγγραφο ἐπικυρώσεως ἢ ἡ γνωστοποίησις τῆς προσχωρήσεως θὰ κατατεθῇ παρὰ τῆ Ἑλβετικῆ Κυβερνήσει.

Τὸ παρὸν Πρωτόκολλον τίθεται ἐν ἰσχύϊ ἐξ ἡμῶν πρὸ τῆς προβλεπομένης ἡμερομηνίας διὰ τὴν ἐναρξίν ἐφαρμογῆς τῆς συμπληρωματικῆς Συμβάσεως τῆς 26 Φεβρουαρίου 1966.

Εἰς πίστωσιν τοῦ ὁποῖου οἱ κάτωθι πληρεξούσιοι, βάσει ἐξουσιοδοτήσεως κατὰ τὸν δέοντα τύπον ὑπέγραψαν τὴν παρούσαν σύμβασιν.

Ἐγένετο ἐν Βέρνην τὴν εἰκοστὴν ἔκτην Φεβρουαρίου τοῦ χιλιοστοῦ ἑνεακοσιοστοῦ ἐξηκοστοῦ ἔκτου ἔτους εἰς ἓν μόνον ἀντίτυπον, τὸ ὁποῖον θὰ παραμείνῃ κατατεθειμένον ἐν τοῖς Ἀρχείοις τῆς Ἑλβετικῆς Ὀμοσπονδίας, αὐθεντικὸν ἀντίγραφον τοῦ ὁποῖου θὰ δοθῇ εἰς ἕκαστον τῶν συμβαλλομένων μερῶν.

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΝ Ι

συνταχθέν παρά τῆς διπλωματικῆς Διασκεψέως συνελθούσης ἐν ὄψει θέσεως ἐν ἰσχύϊ τῆς Συμπληρωματικῆς Συμβάσεως εἰς τὴν Διεθνῆ Σύμβασιν περὶ μεταφορᾶς ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν διὰ σιδηροδρόμου (CIV), τῆς 25ης Φεβρουαρίου 1961, σχετικῆς μετὰ τὴν εὐθύνην τοῦ σιδηροδρόμου διὰ θάνατον καὶ τραυματισμούς ἐπιβατῶν, ὡς καὶ τοῦ εἰς ταύτην ἀναφερομένου Πρωτοκόλλου, Β, ὑπογραφέντων ἐν Βέρνη τὴν 26 Φεβρουαρίου 1966.

Κατὰ ἐφαρμογὴν τοῦ ἀρθροῦ 25 τῆς Συμπληρωματικῆς Συμβάσεως εἰς τὴν Διεθνῆ Σύμβασιν περὶ μεταφορᾶς ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν διὰ τοῦ σιδηροδρόμου (CIV), τῆς 25 Φεβρουαρίου 1961, σχετικῆς μετὰ τὴν εὐθύνην τοῦ σιδηροδρόμου διὰ θάνατον καὶ τραυματισμούς ἐπιβατῶν, ὑπογραφεύσης ἐν Βέρνη τὴν 26 Φεβρουαρίου 1966, συνομολογηθείσης μεταξύ :

Ἄλγερίας, Αὐστρίας, Βελγίου, Βουλγαρίας, Δανίας, Ἰσπανίας, Φινλανδίας, Γαλλίας, Ἰράκ, Ἰταλίας, Λιβάνου, Λιχτενστάιν, Λουξεμβούργου, Μαρρόκου, Νορβηγίας, Κάτω Χωρῶν, Πολωνίας, Πορτογαλίας, Ρουμανίας, Ἑλβετίας, Συρίας, Τσεχοσλοβακίας, Τυνησίας, Τουρκίας καὶ Γιουγκοσλαβίας.

Καὶ τῆς ἐν συνεχείᾳ παρά τοῦ Ἑλβετικοῦ Ὁμοσπονδιακοῦ Συμβουλίου ἀπευθυνθείσης προσκλήσεως πρὸς τὰ Ὑψηλὰ Συμβαλλόμενα Μέρη, οἱ ὑπογεγραμμένοι Πληρεξούσιοι συνῆλθον ἐν Βέρνη τὴν 20, 21 καὶ 22 Ὀκτωβρίου 1971.

Μετὰ τὴν κοινοποίησιν τῶν νομιμοποιούντων τὴν πληρεξουσιότητά των τίτλων, εὐρεθέντων κατὰ τὸν δέοντα τύπον, οὗτοι ἔλαβον γνῶσιν τῆς δηλώσεως τῆς Ἑλβετικῆς Κυβερνήσεως, βάσει τῆς ὁποίας τὰ ὄργανα ἐπικυρώσεως τῆς Συμπληρωματικῆς Συμβάσεως καὶ τοῦ Πρωτοκόλλου Β τῆς 26 Φεβρουαρίου 1966, ἀναγνωρισθέντα κατόπιν ἐπισταμένης ἐξετάσεως καὶ ὁμοφωνίας, κατετέθησαν παρά τῆ Κυβερνήσει τῆς Ἑλβετικῆς Ὁμοσπονδίας ὑπὸ τῶν ἀκολουθῶν Κρατῶν καὶ εἰς τὰς ἑναντι ἡμερομηνίας :

- | | |
|--------------------|--|
| 1. Τσεχοσλοβακίας, | 14 Νοεμβρίου 1966, |
| 2. Δανίας, | 23 Φεβρουαρίου 1967, |
| 3. Κάτω Χωρῶν, | 9 Μαΐου 1967, |
| 4. Γιουγκοσλαβίας, | 17 Ἰουλίου 1967, |
| 5. Ἰσπανίας, | 4 Αὐγούστου 1967, |
| 6. Λιχτενστάιν, | 5 Ὀκτωβρίου 1967, |
| 7. Γαλλίας, | 8 Φεβρουαρίου 1968, |
| 8. Βελγίου, | 14 Ὀκτωβρίου 1968, |
| 9. Συρίας, | 9 Δεκεμβρίου 1968, (μόνον τὴν Συμπληρωματικὴν Σύμβασιν), |
| 10. Ἑλβετίας, | 21 Ἰανουαρίου 1969, |
| 11. Αὐστρίας, | 2 Ἰουλίου 1969. |
| 12. Λουξεμβούργου, | 20 Μαΐου 1970, |
| 13. Τουρκίας, | 17 Ἰουλίου 1970, |
| 14. Φινλανδίας, | 28 Αὐγούστου 1970, |
| 15. Πολωνίας, | 25 Φεβρουαρίου 1971, |
| 16. Νορβηγίας, | 16 Αὐγούστου 1971, |
| 17. Πορτογαλίας, | 20 Ὀκτωβρίου 1971 |
| 18. Βουλγαρίας, | 21 Ὀκτωβρίου 1971, |

καὶ τὰ ἀκόλουθα Κράτη προσεχώρησαν εἰς τὴν Συμπληρωματικὴν Σύμβασιν, συμφώνως πρὸς τὸ ἀρθρον 26 ταύτης, εἰς τὰς ἑναντι ἡμερομηνίας :

- | | |
|-------------|--------------------|
| 1. Ἰράκ, | 2 Ἰουνίου 1969, |
| 2. Ἀλγερία, | 30 Ὀκτωβρίου 1969. |

Ἡ Διάσκεψις διαπιστώσασα ὅτι πλέον τῶν δέκα πέντε Κρατῶν κατέθεσαν τὰ ὄργανα ἐπικυρώσεως παρά τῆ Ἑλβετικῆ Κυβερνήσει καὶ ὅτι δύο Κράτη προσεχώρησαν εἰς τὴν Σύμβασιν ταύτην, ἀπεφάσισαν τὰ ἀκόλουθα :

1. Ἡ Συμπληρωματικὴ Σύμβασις εἰς τὴν διεθνῆ Σύμβασιν περὶ μεταφορᾶς ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν διὰ σιδηροδρόμου (CIV), τῆς 25 Φεβρουαρίου 1961, σχετικῆς μετὰ τὴν εὐθύνην τοῦ σιδηροδρόμου διὰ θάνατον καὶ τραυματισμούς ἐπιβατῶν, ὑπογραφεύσα ἐν Βέρνη τὴν 26 Φεβρουαρίου 1966, θὰ τεθῆ ἐν ἰσχύϊ ἀπὸ τῆς 1ης Ἰανουαρίου 1973.

2. Συμφώνως πρὸς τὴν παραγρ. 2, ἐδάφιον 5, τοῦ Πρωτοκόλλου Β τῆς 26 Φεβρουαρίου 1966, τὸ Πρωτόκολλον τοῦτο τίθεται ἐν ἰσχύϊ ἐξ ἡμῶν πρὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς προβλεπομένης διὰ τὴν θέσιν ἐν ἰσχύϊ τῆς Συμπληρωματικῆς Συμβάσεως, ἥτοι ἀπὸ τῆς 1ης Ἰουλίου 1972.

Διὰ τὰ Κράτη τὰ ὁποία κατέθεσαν τὰ ὄργανα ἐπικυρώσεως μετὰ τὴν 1ην Νοεμβρίου 1972, ἡ Σύμβασις θὰ ἐφαρμοσθῆ ἀπὸ τῆς πρώτης ἡμέρας τοῦ δευτέρου μηνὸς μετὰ τὸν μῆνα κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ὁποίου ἡ Ἑλβετικὴ Κυβερνήσει θὰ ἀνακοινώσῃ τὴν κατάθεσιν τούτων εἰς τὰς Κυβερνήσεις τῶν συμβαλλόμενων Κρατῶν.

Τὸ παρὸν Πρωτόκολλον παραμένει ἀνοικτὸν πρὸς ὑπογραφήν μέχρι τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1971.

Εἰς πίστῳσιν τοῦ ὁποίου, οἱ Πληρεξούσιοι συντάξαν καὶ ὑπέγραψαν τὸ παρὸν Πρωτόκολλον.

Ἐγένετο ἐν Βέρνη, τὴν εἰκοστὴν δευτέραν Ὀκτωβρίου τοῦ χιλιοστοῦ ἑνεακοσιοστοῦ ἑβδομηχοστοῦ πρώτου ἔτους, εἰς ἐν μόνον ἀντίτυπον τὸ ὁποῖον θὰ παραμείνῃ κατατεθεμῖνον εἰς τὰ Ἀρχεῖα τῆς Ἑλβετικῆς Ὁμοσπονδίας, καὶ τοῦ ὁποίου ἐν αὐθεντικὸν ἀντίγραφον θὰ δοθῆ εἰς ἕκαστον τῶν Μερῶν.

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 atteinte à l'intégrité physique ou mentale du voyageur, les dommages-intérêts comprennent :

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

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

Article 5.

Réparation d'autres préjudices.

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

Article 6.

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

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

§ 2.—Le montant des dommages-intérêts à allouer en vertu du § 1 est déterminé selon le droit national. Toutefois, pour l'application de la présente Convention, il est fixé une limite maximale de 200.000 francs en capital ou en rente annuelle correspondant à ce capital, pour chaque voyageur, dans le cas où le droit national prévoit une limite maximale d'un montant inférieur.

Article 7.

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

Quand, en vertu des dispositions de la présente Convention, des dommages-intérêts pour avarie ou pour perte totale ou partielle des objets que le voyageur victime d'un accident avait, soit sur lui, soit avec lui comme colis à main, y compris les animaux, sont mis à la charge du chemin de fer, il peut être réclamé la réparation du dommage, jusqu'à concurrence de 2000 francs par voyageur.

Article 8.

Montant des dommages-intérêts en cas de dol ou de faute lourde.

Les dispositions des articles 6 et 7 de la présente Convention ou celles prévues par le droit national qui limitent à un montant déterminé les indemnités ne s'appliquent pas si le dommage résulte d'un dol ou d'une faute lourde du chemin de fer.

Article 9.

Intérêts et restitution des indemnités.

§ 1.—L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, qui sont calculés à raison de cinq pour cent l'an. Ces intérêts courent du jour de la réclamation administrative ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice. Toutefois, pour les indemnités dues en vertu des articles 3 et 4, les intérêts ne courent que du jour où les faits qui ont servi à la détermination de leur montant se sont produits, si ce jour est postérieur à celui de la réclamation ou de la demande en justice.

§ 2.—Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

Article 10.

Inderdiction 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 ren-

verser 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:

1o le chemin de fer responsable; si d'après l'article 2, § 6, deux chemins de fer sont responsables, à l'un de ceux-ci;

2o le chemin de fer de départ;

3o le chemin de fer de destination;

4o le chemin de fer du domicile ou de la résidence habituelle du voyageur.

§ 2.—Les réclamations doivent être adressées par écrit. Les pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à sa réclamation doivent être présentées soit en originaux, soit en copies, celles-ci dûment légalisées si le chemin de fer le demande.

Article 14.

Chemin de fer contre lequel l'action judiciaire peut être exercée.

L'action judiciaire en dommages-intérêts fondée sur la présente Convention ne peut être exercée que contre le chemin de fer responsable.

En cas de coexploitation par deux chemins de fer, le demandeur a le choix entre ceux-ci. Ce droit d'option s'éteint dès que l'action est intentée contre l'un d'eux.

Article 15.

Compétence.

Les actions judiciaires fondées sur la présente Convention ne peuvent être intentées que devant le juge compétent de l'Etat sur le territoire duquel l'accident du voyageur s'est produit, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

Article 16.

Extinction des actions.

§ 1.—L'ayant droit perd son droit d'action s'il ne signale pas l'accident du voyageur, dans les trois mois à compter de la connaissance du dommage à l'un des chemins de fer auxquels une réclamation administrative peut être présentée selon l'article 13.

— Lorsque l'accident est signalé verbalement par l'ayant droit, attestation de cet avis verbal doit lui être délivrée par le chemin de fer auquel l'accident a été signalé.

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

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

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

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

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

Article 17.

Prescription des actions.

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

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

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

§ 2.—En cas de réclamation administrative adressée au chemin de fer conformément à l'article 13, les trois délais de prescription prévus au § 1 sont suspendus jusqu'au jour où le chemin de fer rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y étaient jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait.

Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

§ 3.—L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.

§ 4.—Sous réserve des dispositions qui précèdent, la prescription est réglée par le droit national.

Article 18.

Droit national.

§ 1.—A défaut de stipulations dans la présente Convention, le droit national est applicable.

§ 2.—Pour l'application de cette Convention, on entend par «droit national» le droit de l'Etat sur le territoire duquel l'accident du voyageur s'est produit, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

Article 19.

Règles générales de procédure.

Pour tous les litiges auxquels donne lieu l'application de la présente Convention, la procédure à suivre est

celle du juge compétent, sous réserve des dispositions contraires insérées dans cette Convention.

Article 20.

Exécution des jugements. Cautions.

§ 1.—Lorsque les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le juge compétent, en vertu des dispositions de la présente Convention, sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils deviennent exécutoires dans chacun des autres Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat intéressé. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutions que provisoirement, non plus qu'aux condamnations en dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur à raison du rejet de sa demande.

Les transactions conclues entre les parties devant le juge compétent, en vue de mettre fin à une contestation, et au sujet desquelles un procès-verbal a été dressé judiciairement, ont valeur de jugement.

§ 2.—La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens ne peut être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur la présente Convention.

Article 21.

Unité monétaire.

Les sommes indiquées en francs dans la présente Convention sont considérées comme se rapportant au franc or d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0,900.

Article 22.

Transports mixtes.

§ 1.—Sous réserve de la disposition du § 2, la présente Convention n'est pas applicable aux dommages survenus pendant le transport sur des lignes de services automobiles ou de navigation inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 59 de la CIV.

§ 2.—Toutefois, lorsque les véhicules ferroviaires sont transportés par ferry-boat, la présente Convention est applicable aux dommages visés à l'article 2, § 1, et causés par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans les dits véhicules, qu'il y entre ou qu'il en sort.

Pour l'application du présent paragraphe, on entend par «Etat sur le territoire duquel l'accident s'est produit», l'Etat dont le ferry-boat bat le pavillon.

§ 3.—Lorsque, par suite de circonstances exceptionnelles, le chemin de fer se trouve dans l'obligation d'interrompre provisoirement son exploitation et transporte ou fait transporter les voyageurs par un autre moyen de transport, il est responsable d'après le droit afférent à ce moyen de transport. Néanmoins, les dispositions des articles 13 à 17, 18, § 2, 19 et 20 de la présente Convention demeurent applicables.

Article 23.

Responsabilité en cas d'accidents nucléaires.

Le chemin de fer est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu de la présente Convention, lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et que, en vertu des prescriptions spéciales en vigueur dans un Etat contractant réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

Article 24.

Signature.

La présente Convention demeure ouverte jusqu'au 1er juillet 1966 à la signature des Etats qui ont été invités à se faire représenter à la Conférence tenue à Berne du 21 au 26 février 1966.

Article 25.

Ratification et mise en vigueur.

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés le plus tôt possible auprès du Gouvernement suisse.

Lorsque la Convention aura été ratifiée par quinze Etats, le Gouvernement suisse se mettra en rapport avec les Gouvernements intéressés à l'effet de fixer avec eux la date d'entrée en vigueur.

Article 26.

Adhésion.

Si un Etat partie à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961, qui n'a pas signé la présente Convention, veut adhérer à celle-ci, il en informera le Gouvernement suisse, qui en donnera connaissance aux Etats contractants.

Toute adhésion produit ses effets un mois après la date à laquelle le Gouvernement suisse a donné connaissance de la demande aux Etats contractants.

Article 27.

Durée et révision.

La présente Convention a la même durée que la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961; elle peut être révisée suivant la procédure prévue à l'article 68, § 1, de celle-ci et, éventuellement, lui être intégrée.

Article 28.

Textes de la Convention. Traductions officielles.

La présente Convention a été conclue et signée en langue française selon l'usage diplomatique établi.

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

En cas de divergence, le texte français fait foi.

En Foi de Quoi, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé la présente Convention.

Fait à Berne, le vingt-six février mil neuf cent soixante-six, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties

Protocole A

établi par la Conférence extraordinaire réunie en vue de désigner les membres du Comité administratif de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer et d'adopter une Convention additionnelle à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs.

A l'occasion de la Conférence extraordinaire réunie à Berne du 21 au 26 février 1966 en vue de désigner les membres du Comité administratif de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer et d'adopter une Convention additionnelle à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et

des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs.

LES PLÉNIPOTENTIAIRES SOUSSIGNÉS

sont convenus de ce qui suit :

Compte tenu du fait que l'extension récente du domaine d'application des conventions internationales aux Etats de l'Afrique du Nord et à ceux du Proche et du Moyen-Orient montre qu'il apparaît fort difficile de tenir compte d'une équitable répartition géographique en limitant à neuf membres la composition du Comité administratif ainsi que le prescrivent les conventions, il est décidé

de modifier comme suit les dispositions de l'article premier, § 2, lettre a) de l'Annexe V à la CIM et de l'Annexe II à la CIV en vue de porter le neuf à onze le nombre de membres du Comité administratif :

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

Le présent Protocole, complétant les Conventions CIM et CIV du 25 février 1961, demeure ouvert à la signature jusqu'au 1er juillet 1966.

Il entre en vigueur à titre provisoire le 1er 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 27 février 1970, 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 27 février 1970 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 :

1o 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 27 février 1970.

il est décidé

que les Etats qui n'ont pas signé les Conventions du 25 octobre 1952, du 25 février 1961 et au 7 février 1970, ou les parties territoriales de tels Etats et sur les lignes

de chemins de fer desquels les Conventions du 7 février 1970 sont appliquées, peuvent, en vertu des dispositions du chiffre I du Protocole additionnel aux Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV), signées à Berne le 7 février 1970, participer à la Convention additionnelle à la CIV, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs.

2o 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 1er juillet 1966.

Il doit être ratifié.

Les Etats qui n'auront pas signé le présent Protocole avant cette date et les Etats participant à la Convention additionnelle susvisée en application de son article 26, peuvent adhérer au présent Protocole par notification.

L'instrument de ratification ou la notification de l'adhésion sera déposé auprès du Gouvernement suisse.

Le présent Protocole entre en vigueur six mois avant la date prévue pour la mise en application de la Convention additionnelle du 26 février 1966.

En Foi de Quoi, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé le présent Protocole.

Fait à Berne, le vingt-six février mil neuf cent soixante-six, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

Protocole I

établi par la Conférence diplomatique réunie en vue de la mise en vigueur de la Convention additionnelle à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs, et du Protocole B s'y rapportant, signés à Berne le 26 février 1966.

En application de l'article 25 de la Convention additionnelle à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs, signée à Berne le 26 février 1966, conclue entre

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

et à la suite de l'invitation adressée par le Conseil fédéral suisse aux Hautes Parties contractantes, les Plénipotentiaires soussignés se sont réunis à Berne les 20, 21 et 22 octobre 1971.

Après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ils ont pris acte de la déclaration du Gouvernement suisse, aux termes de laquelle les instruments de ratification de la Convention additionnelle et du Protocole B du 26 février 1966, reconnus après examen exacts et concordants, ont été déposés auprès du Gouvernement de la Confédération suisse par les Etats suivants et aux dates ci-après :

1. Tchécoslovaquie, le 14 novembre 1966,
2. Danemark, le 23 février 1967,

3. Pays-Bas, le 9 mai 1967,
 4. Yougoslavie, le 17 juillet 1967,
 5. Espagne, le 4 août 1967,
 6. Liechtenstein, le 5 octobre 1967,
 7. France, le 8 février 1968,
 8. Belgique, le 14 octobre 1968,
 9. Syrie, le 9 décembre 1968 (seulement la Convention additionnelle),
 10. Suisse, le 21 janvier 1969,
 11. Autriche, le 2 juillet 1969,
 12. Luxembourg, le 20 mai 1970,
 13. Turquie, le 17 juillet 1970,
 14. Finlande, le 28 août 1970,
 15. Pologne, le 25 février 1971,
 16. Norvège, le 16 août 1971,
 17. Portugal, le 20 octobre 1971,
 18. Bulgarie, le 21 octobre 1971,
- et les Etats suivants ont adhéré à la Convention additionnelle, conformément à l'article 26 de celle-ci, aux dates ci-après :
1. Irak, le 2 juin 1969,
 2. Algérie, le 30 octobre 1969.

La Conférence ayant constaté que plus de quinze Etats ont déposé les instruments de ratification auprès du Gouvernement suisse et que deux Etats ont adhéré à cette Convention, a arrêté les dispositions suivantes:

1o La Convention additionnelle à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs, signée à Berne le 26 février 1966, sera mise en vigueur le 1er janvier 1973.

2o Conformément au chiffre 2, alinéa 5, du Protocole B du 26 février 1966, ce Protocole entre en vigueur six mois avant la date prévue pour la mise en vigueur de la Convention additionnelle, c'est-à-dire le 1er juillet 1972.

Pour les Etats déposant leurs instruments de ratification après le 1er novembre 1972, la Convention sera applicable dès le premier jour du deuxième mois après le mois au cours duquel le Gouvernement suisse aura notifié ce dépôt aux Gouvernements des Etats contractants.

Le présent Protocole demeure ouvert à la signature jusqu'au 31 décembre 1971.

En Foi de Quoi, les Plénipotentiaires ont dressé et signé le présent Protocole.

Fait à Berne, le vingt-deux octobre mil neuf cent soixante et onze, 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.

Η ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ

ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΕΙ ΟΤΙ:

Ἡ ἔτησία συνδρομὴ τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως, ἡ τιμὴ τῶν τμηματικῶς πωλουμένων φύλλων αὐτῆς καὶ τὰ τέλη δημοσιεύσεως ἐν τῇ Ἐφημερίδι τῆς Κυβερνήσεως, καθωρίσθησαν ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου 1973 ὡς κάτωθι:

Α. ΕΤΗΣΙΑΙ ΣΥΝΔΡΟΜΑΙ

1. Διὰ τὸ Τεύχος Α'	Δραχ.	400	Ἐπὲρ τοῦ Ταμείου Ἀλληλοβοηθείας Προσωπικοῦ τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου (ΤΑΠΕΤ) ἀναλογουὶν τὰ ἑξῆς ποσά :
2. » » » Β'	»	400	
3. » » » Γ'	»	300	
4. » » » Δ'	»	700	
5. » » » Πράξεις Νομικῶν Προσώπων Δ.Δ. κ.λ.π.	»	300	
6. » » Παράρτημα	»	200	
7. » » Δελτίον Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν κ.λ.π. .	»	1.500	
8. » » Δελτίον Ἐμπορικῆς καὶ Βιομηχανικῆς Ἰδιοκτησίας	»	200	
9. Δι' ἅπαντα τὰ τεύχη, τὸ Παράρτημα καὶ τὰ Δελτία	»	3.500	

Οἱ Δήμοι καὶ αἱ Κοινότητες τοῦ Κράτους καταβάλλουσι τὸ ἕμισυ τῶν ἀνωτέρω συνδρομῶν.

Β. ΤΙΜΗ ΦΥΛΛΩΝ

Ἐκαστον φύλλον, μέχρις 8 σελίδων, τιμᾶται δραχ. 2, ἀπὸ 9 ἕως 40 σελ. δραχ. 5, ἀπὸ 41 ἕως 80 σελ. δραχ. 10, ἀπὸ 81 σελ. καὶ ἄνω ἡ τιμὴ πωλήσεως ἑκάστου φύλλου προσαυξάνεται κατὰ δραχ. 10 ἀνὰ 80 σελίδας.

Γ. ΤΕΛΗ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΩΝ

I. Εἰς τὸ Δελτίον Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν καὶ Ἐταιρειῶν Περιορισμένης Εὐθύνης :			
Α. Δημοσιεύματα Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν			
1. Τῶν δικαστικῶν πράξεων	Δραχ.	200	
2. Τῶν καταστατικῶν Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν ..	»	5.000	
3. Τῶν τροποποιήσεων τῶν καταστατικῶν τῶν Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν	»	1.000	
4. Τῶν ἀνακοινώσεων καὶ προσκλήσεων εἰς γενικὰς συνελεύσεις, τῶν κατὰ τὸ ἀρθρὸν 32 τοῦ Ν. 3221/24 γνωστοποιήσεων, ὡς καὶ τῶν ἀνακοινώσεων τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τοῦ ἀρθροῦ 59 παρ. 3 τοῦ Ν.Δ. 400/70 περὶ Ἀλλοδαπῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἐταιρειῶν	»	500	
5. Τῶν ἀνακοινώσεων τῶν ὑπὸ διάλυσιν Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν, κατὰ τὸ Β.Δ. 20/5/1939.	»	100	
6. Τῶν ἰσολογισμῶν τῶν Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν.	»	2.000	
7. Τῶν συνοπτικῶν μηνιαίων καταστάσεων τῶν Τραπεζικῶν Ἐταιρειῶν	»	500	
8. Τῶν ἀποφάσεων περὶ ἐγκρίσεως τιμολογίων τῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἐταιρειῶν	»	300	
9. Τῶν ὑπουργικῶν ἀποφάσεων περὶ παροχῆς ἀδείας ἐπεκτάσεως τῶν ἐργασιῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἐταιρειῶν, ὡς καὶ τῶν ἐκθέσεων περιουσιακῶν στοιχείων	»	2.000	
10. Τῶν περὶ παροχῆς πληρεξουσιότητος πρὸς ἀντιπροσώπευσιν ἐν Ἑλλάδι ἀλλοδαπῶν Ἐταιρειῶν, ὡς καὶ τῶν ἀποφάσεων περὶ μεταβιβάσεως τοῦ χαρτοφυλακίου Ἀσφαλιστικῶν Ἐταιρειῶν κατὰ τὸ ἀρθρὸν 59 παρ. 1 τοῦ Ν.Δ. 400/70	»	1.000	
11. Τῶν ἀποφάσεων περὶ συγχωνεύσεως Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν	»	5.000	
12. Τῶν ἀποφάσεων τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Χρηματιστηρίου περὶ εἰσαγωγῆς χρεωγράφων εἰς τὸ Χρηματιστήριον πρὸς διαπραγματεύσιν, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθροῦ 2 παρ. 3 Α.Ν. 148/67	Δραχ.	500	
13. Τῶν ἀποφάσεων τῆς Ἐπιτροπῆς κεφαλαιαγορᾶς περὶ διαγραφῆς χρεωγράφων ἐκ τοῦ Χρηματιστηρίου, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθροῦ 2 παρ. 4 Α.Ν. 148/1967	»	500	
Β. Δημοσιεύματα Ἐταιρειῶν Περιορισμένης Εὐθύνης			
1. Τῶν καταστατικῶν	Δραχ.	500	
2. Τῶν τροποποιήσεων τῶν καταστατικῶν	»	200	
3. Τῶν ἀνακοινώσεων καὶ προσκλήσεων	»	100	
4. Τῶν ἰσολογισμῶν	»	500	
5. Τῶν ἐκθέσεων ἐκτιμῆσεως περιουσιακῶν στοιχείων	»	500	
Γ. Δημοσιεύματα Ἀλληλασφαλιστικῶν Συνεταιρισμῶν - Ἀλληλασφαλιστικῶν Ταμείων			
1. Τῶν ὑπουργικῶν ἀποφάσεων περὶ χορηγήσεως ἀδείας λειτουργίας Ἀλληλασφαλιστικῶν Συνεταιρισμῶν - Ἀλληλασφαλιστικῶν Ταμείων	»	500	
2. Τῶν ἰσολογισμῶν τῶν Ἀλληλασφαλιστικῶν Συν/σμῶν - Ἀλληλασφαλιστικῶν Ταμείων ὡς καὶ τῶν Φιλανθρωπικῶν Σωματείων	»	500	
II. Εἰς τὸ Δ' Τεύχος καὶ Παράρτημα			
1. Τῶν δικαστικῶν πράξεων, προσκλήσεων καὶ λοιπῶν δημοσιεύσεων	»	200	
2. Τῶν ἀδειῶν πωλήσεως ἱαματικῶν ὑδάτων ..	»	500	

Δ. ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΣΥΝΔΡΟΜΩΝ - ΤΕΛΩΝ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΟΣΟΣΤΩΝ Τ.Α.Π.Ε.Τ.

1. Αἱ συνδρομαὶ τοῦ ἐσωτερικοῦ καὶ τὰ τέλη δημοσιεύσεων προκαταβάλλονται εἰς τὰ Δημόσια Ταμεία ἐναντι ἀποδεικτικοῦ εἰσπράξεως, ὅπερ, μερὶμνη τοῦ ἐνδιαφερομένου, ἀποστέλλεται εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου.

2. Αἱ συνδρομαὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ δύνανται ν' ἀποστέλλονται καὶ εἰς ἀνάλογον συνάλλαγμα δι' ἐπιταγῆς ἐπ' ὄνοματι τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου.

3. Ἡ καταβολὴ τοῦ ὑπὲρ τοῦ Τ.Α.Π.Ε.Τ. ποσοστοῦ ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω συνδρομῶν καὶ τελῶν δημοσιεύσεων ἐνεργεῖται ἐν Ἀθήναις μὲν εἰς τὸ Ταμεῖον τοῦ ΤΑΠΕΤ (Κατάστημα Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου), ἐν ταῖς λοιπαῖς δὲ πόλεσι τοῦ Κράτους εἰς τὰ Δημόσια Ταμεία, ὅπερ ἀποδίδεται εἰς τὸ ΤΑΠΕΤ, συμφώνως πρὸς τὰ ὀριζόμενα διὰ τῶν ὑπ' ἀριθ. 192378/3639 τοῦ ἔτους 1947 (ΡΟΝΕΟ 185) καὶ 178048/5321/31.7.65 (ΡΟΝΕΟ 139) ἐγκυκλίων διαταγῶν τοῦ Γενικοῦ Λογιστηρίου τοῦ Κράτους. Ἐπὶ συνδρομῶν ἐξωτερικοῦ ἀποστέλλομένων δι' ἐπιταγῶν, συναποστέλλεται διὰ τῶν ἐπιταγῶν καὶ τὸ ὑπὲρ τοῦ ΤΑΠΕΤ ποσοστόν.

Ο ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ Ε. Τ.
Θ. ΚΩΣΤΟΜΗΤΣΟΠΟΥΛΟΣ