

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

(N. 862)

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro degli Affari Esteri

(MEDICI)

di concerto col Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile

(BOZZI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 13 FEBBRAIO 1973

Ratifica ed esecuzione della Convenzione addizionale alla Convenzione internazionale concernente il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per ferrovia (C.I.V.) del 25 febbraio 1961, relativa alla responsabilità della ferrovia per la morte e il ferimento dei viaggiatori e dei Protocolli A e B, firmati a Berna il 26 febbraio 1966

ONOREVOLI SENATORI. — La Convenzione oggetto del presente disegno di legge, relativa alla disciplina della responsabilità della ferrovia per la morte ed il ferimento dei viaggiatori, fu firmata a Berna al termine di una conferenza diplomatica, convocata dal Governo svizzero, dai Plenipotenziari dei Governi degli Stati aderenti alla « Convenzione internazionale per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per ferrovia » (CIV).

A complemento del sistema giuridico uniforme instaurato in sede internazionale nel settore dei trasporti ferroviari con le Convenzioni CIM-CIV il nuovo corpo di norme in argomento è nato dall'esigenza di pervenire, nell'ambito della CIV, ad una regolamentazione uniforme anche in materia di responsabilità delle ferrovie per il danno

alla persona del viaggiatore e alle cose portate con sè, nel corso di viaggio in servizio internazionale ferroviario.

In precedenza, la responsabilità del vettore ferroviario in tale settore restava sottoposta, per effetto del rinvio contenuto nell'articolo 28, § 1, della CIV, alle leggi ed ai regolamenti dello Stato in cui il fatto si era prodotto. Tale disposizione figurava, infatti, già nella prima CIV del 23 ottobre 1924 e non era stata mai più modificata.

In verità, fin dal 1923 la Conferenza incaricata di elaborare la I Convenzione per il traffico internazionale dei viaggiatori ebbe a prospettare il problema della introduzione di una regolamentazione uniforme nella CIV in materia di responsabilità, ma fu indotta a preferire la suddetta formula di rinvio in

quanto la definizione delle molte questioni ad essa connesse parve di troppo difficile soluzione per pervenire ad una soddisfacente normativa comune.

A quel tempo, infatti, i regimi giuridici in vigore nei diversi Stati si presentarono, ad un primo sommario esame, troppo differenti per poter consentire di elaborare, entro breve termine, una legislazione comune, che potesse conciliarsi con le leggi speciali in materia, vigenti in ciascun Paese.

Successivamente, poichè l'esigenza di ovviare all'accennata lacuna esistente nella CIV era sentita da parte di molti Stati, nonché da Enti ed Organizzazioni internazionali, a seguito della V Conferenza ordinaria di revisione delle Convenzioni CIM-CIV fu demandato l'incarico all'« Ufficio centrale dei trasporti internazionali per ferrovia » (OCTI) di predisporre d'intesa con l'« Union internationale des chemins de fer » (UIC), i relativi lavori preparatori.

A decorrere dal 1954, venne pertanto svolta dall'Ufficio centrale una complessa attività di ricerca intesa ad inquadrare le norme vigenti in materia presso gli Stati aderenti alla CIV e, successivamente, venne chiamato in particolare, a collaborare e ad approfondire lo studio sull'argomento un apposito Comitato di esperti.

Nel febbraio 1961 (Atto finale della VI Conferenza di revisione ordinaria delle Convenzioni internazionali per il trasporto delle merci — CIM — e dei viaggiatori e dei bagagli — CIV —) la Conferenza, riaffermata l'opportunità di una regolamentazione uniforme in materia di responsabilità della ferrovia per la morte ed il ferimento dei viaggiatori, riconfermò ufficialmente il mandato all'Ufficio centrale di proseguire i lavori già condotti a buon punto, stabilendo che la forma della nuova regolamentazione dovesse essere quella di una Convenzione addizionale alla CIV da sottoporre all'approvazione di una Conferenza diplomatica straordinaria. Questa si riunì a Berna nel febbraio 1966 e, nel corso dei suoi lavori, riprese in esame l'intera materia ed apportò, al progetto all'uopo predisposto, numerose altre modifiche ed integrazioni, oltre a sostanziali

emendamenti intesi ad assicurare una più ampia tutela giuridica del viaggiatore ed a estendere, ricorrendo determinate condizioni e circostanze, il campo di applicazione della Convenzione medesima. Al termine della Conferenza, la Convenzione addizionale è stata approvata, articolo per articolo e nel suo complesso e quindi sottoscritta dai Plenipotenziari di quasi tutti gli Stati partecipanti alla Conferenza.

Fino al 1° luglio 1966 la Convenzione addizionale è rimasta aperta alla firma degli Stati aderenti alla CIV, non presenti alla Conferenza o che non avevano ancora firmato, per essere poi sottoposta a ratifica nell'ambito di ciascun Paese firmatario. Successivamente, in applicazione dell'articolo 25 è stata fissata la data di entrata in vigore della Convenzione.

Nel suo aspetto redazionale, la Convenzione addizionale, oltre a contenere una formula di introduzione e di chiusura analoga a quella fissata nelle vigenti Convenzioni CIM-CIV, è composta da 28 articoli, su tre dei quali, in specie, come appresso indicato, sembra opportuno soffermarsi per formulare osservazioni e pareri sul loro contenuto e portata giuridica.

Articolo 1. — Il § 1 concerne il campo di applicazione della Convenzione prevedendo che essa regola la responsabilità della ferrovia per i danni causati ai viaggiatori a seguito di un incidente sopravvenuto sul territorio di uno Stato aderente alla Convenzione medesima.

Nel § 2 è prevista la facoltà che ha ogni Stato di riservarsi il diritto di non applicare la Convenzione ai *ressortissants* ed alle persone aventi la loro abituale residenza nel territorio di detto Stato.

Riguardo a quest'ultima facoltà, si osserva che essa è stata introdotta, ad istanza di alcuni Stati, per ovviare a che, a causa di una differente legislazione nazionale in materia, potesse conseguirne una disparità di trattamento tra viaggiatori con titolo di trasporto interno e propri *ressortissants*, o persone aventi la loro abituale residenza sul territorio di detti Stati, in possesso di un titolo di trasporto internazionale.

Inoltre, è da precisare che, come risulta dal contesto del § 2, gli Stati aderenti alla Convenzione possono dichiarare di volersi avvalere della facoltà di cui trattasi sia al momento in cui sottoscrivono la Convenzione, sia allorchè provvedono al deposito degli strumenti di ratifica della Convenzione presso il Governo svizzero.

Poichè l'Italia, in sede di sottoscrizione della Convenzione, non ebbe a pronunciarsi in merito, resta ancora da decidere, sull'opportunità che essa dichiari o meno di volersi avvalere della suddetta facoltà, nella successiva fase procedurale.

Per una più estesa valutazione su ogni aspetto di tale scelta, è da premettere che tra Convenzione addizionale e legislazione nazionale, applicabile in caso di morte e di ferimento di viaggiatori per ferrovia, non sembrano sussistere differenze da ritenere rilevanti. Tra i due ordinamenti, infatti, si riscontra una sostanziale identità riguardo ai limiti di responsabilità del vettore ferroviario, mentre, sulle altre questioni di preminente importanza (aventi diritto, categorie di danni soggetti a risarcimento e *quantum* della indennità da corrispondere), vi è piena uniformità normativa in quanto, per esse, la Convenzione addizionale (vedansi articolo 3, § 2, secondo periodo; articolo 5 e articolo 6) opera di massima un esplicito rinvio al diritto interno dello Stato in cui il fatto si è verificato.

Da ciò consegue che, non potendosi verificare, in fatto e in diritto, la disparità di trattamento dianzi indicata, è da stimarsi del tutto irrilevante che da parte italiana, ci si avvalga della ripetuta facoltà, non ponendosi appunto per l'Italia la necessità di riservarsi il diritto di applicare la propria legislazione interna e ciò a maggior tutela delle persone di cui al § 2 dell'articolo in esame.

Articolo 15. — Tale articolo stabilisce, in linea generale, che giudice competente è quello dello Stato sul cui territorio si è verificato l'incidente, dando per altro possibilità di deroga mediante accordi tra Stati o atti di concessione.

A questo proposito si è ritenuto opportuno stabilire espressamente nel disegno di legge

che gli atti di concessione previsti nell'articolo 15 che fossero stipulati in deroga al principio generale relativo al giudice competente fissato in detto articolo saranno resi esecutivi con atti aventi valore di legge; analoga norma non appare necessaria per quanto riguarda gli Accordi fra Stati, pure previsti in questo articolo, data l'espressa dizione dell'articolo 80 della Costituzione in materia di Accordi internazionali che comportino modificazione di leggi. Un accordo tra Stati che prevedesse deroghe a quanto stabilito da una Convenzione quale quella in esame, resa esecutiva con legge, non potrebbe non essere anche esso sottoposto al Parlamento, ricadendo appunto in una delle ipotesi previste dal citato articolo della Costituzione.

Articolo 18. — Richiama l'applicabilità del diritto nazionale nei casi non disciplinati dalla Convenzione.

Chiarisce inoltre che per l'applicazione della Convenzione addizionale deve intendersi per « diritto nazionale » il diritto dello Stato sul cui territorio si è prodotto l'incidente, ivi comprese le disposizioni relative ai conflitti di legge.

Tenuto conto dei numerosi rinvii al diritto nazionale contenuti nella Convenzione addizionale — anche in materie di particolare importanza come quelle già segnalate — e considerato soprattutto che sussistono, o possono sussistere, notevoli differenze, a disciplina delle medesime, nelle legislazioni dei vari Paesi, sembra opportuno prospettarsi la questione della « reciprocità » di trattamento fra viaggiatori nazionali, o considerati tali, che abbiano subito un incidente all'estero e viaggiatori stranieri che, in Italia, abbiano subito un analogo incidente.

Su tale questione si esprime il parere che in base al disposto del citato articolo 18 della Convenzione addizionale il principio della « reciprocità » di trattamento resta sostanzialmente salvo. Infatti, essendo sancito nel contesto della norma in esame un esplicito richiamo alle « disposizioni relative ai conflitti di legge » nei casi di rinvio al diritto nazionale, ne consegue che può farsi valere altresì, nei casi di specie, l'applicabilità del-

l'articolo 16 delle « Disposizioni preliminari » al codice civile e pertanto allo straniero che, in corso di trasporto per ferrovia abbia subito in Italia un incidente sarà riservato il trattamento previsto dal diritto interno — ove, si intende, applicabile — a condizione che lo stesso trattamento sia accordato, nel suo Paese, al cittadino italiano che abbia ivi subito analogo incidente.

Anche se non appare del tutto esente da difetti, data la sua natura di compromesso fra varie legislazioni nazionali molto dissimili tra di loro, la Convenzione addizionale assume — tra l'altro — aspetto e valore di primo passo, certamente utile, sulla via dell'unificazione del diritto interno dei vari Paesi nel campo della responsabilità del vettore ferroviario nell'ambito CIV.

La Convenzione addizionale rappresenta, inoltre, un completamento logico e necessario della Convenzione internazionale per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per ferrovia (CIV) e, sotto tale aspetto, essa trova giustificazione e fondamento nella considerazione che il legislatore internazionale, essendosi preoccupato di disciplinare interessi materiali con le Convenzioni CIM-CIV, non poteva disinteressarsi del trattamento giuridico inerente a beni molto più preziosi, quali appunto la vita e l'integrità fisica dei viaggiatori.

D'altra parte, il costante sviluppo del turismo internazionale, con spostamento di masse sempre più imponenti di viaggiatori in ferrovia, rendeva ancor più pressante la necessità di giungere, anche nel particolare settore della responsabilità vettoriale, alla adozione di una regolamentazione comune nella quale tale sviluppo avrebbe potuto, a sua volta, trovare premesse e condizioni ideali per un ulteriore e produttivo incremento.

Del resto, appariva da tempo ormai evidente che questioni connesse alla responsabilità del vettore, alla competenza dei tribunali, alla procedura giudiziaria, ai termini di decadenza e di prescrizione, non potevano più a lungo restare vincolate ad una soluzione dettata da una vaga e semplicistica formula di rinvio, quale era appunto quella di cui al citato articolo 28, § 1, della CIV. Continuare, infatti, a condizionare gli effetti di un contratto, per sua natura e vocazione univoco ed esclusivo, ad una serie di diritti nazionali differenti gli uni dagli altri, oltre ad appalesarsi anacronistico, si manifestava sempre più, sotto molti aspetti, dannoso e contraddittorio.

La Convenzione addizionale è sorta, dunque, sollecitata da varie esigenze, tra cui primeggia appunto la necessità di evitare il ricorso al diritto interno del Paese « ove il fatto si è verificato », onde garantire — per effetto di una regolamentazione comune — la parità di trattamento economico ed una uguale tutela giuridica a tutti i viaggiatori in possesso di un titolo di trasporto internazionale per ferrovia.

Da un aspetto più marcatamente economico-sociale, la Convenzione addizionale viene a realizzare un indubbio progresso nel campo ferroviario, ponendo anch'essa a disposizione del viaggiatore — come le altre Convenzioni internazionali interessanti il trasporto marittimo, aereo e quello su strada — un complesso organico di norme che rafforzano l'importanza e la validità del contratto di trasporto per ferrovia.

Nel suo profilo più strettamente giuridico, essa infine risponde appieno alle esigenze ed alle aspettative del viaggiatore stesso, che — si ripete — oltre a godere della maggiore tutela giuridica da essa offerta, trova nelle sue norme la certezza del diritto e delle procedure.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare i seguenti Accordi internazionali firmati a Berna il 26 febbraio 1966:

a) Convenzione addizionale alla Convenzione internazionale per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per ferrovia (CIV) del 25 febbraio 1961, relativa alla responsabilità della ferrovia per la morte ed il ferimento di viaggiatori;

b) Protocollo *A* concernente l'aumento del numero dei membri del Comitato amministrativo dell'Ufficio centrale dei trasporti internazionali per ferrovia, integrativo delle Convenzioni internazionali per il trasporto per ferrovia delle merci (CIM) e dei viaggiatori e dei bagagli (CIV) del 25 febbraio 1961;

c) Protocollo *B* integrativo della Convenzione addizionale indicata sub *a*).

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data alla Convenzione ed ai Protocolli di cui al precedente articolo a decorrere dalla loro entrata in vigore in conformità, rispettivamente, all'articolo 25 della Convenzione e alle clausole finali dei Protocolli stessi.

Art. 3.

Gli atti di concessione previsti all'articolo 15 della Convenzione addizionale del 26 febbraio 1966 di cui all'articolo 1 che fossero stipulati in deroga al principio generale stabilito dal citato articolo 15 relativo al giudice competente saranno resi esecutivi con atti aventi valore di legge.

ALLEGATO

CONVENTION ADDITIONNELLE A LA CONVENTION INTERNATIONALE CONCERNANT LE TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES PAR CHEMINS DE FER (CIV) DU 25 FEVRIER 1961, RELATIVE A LA RESPONSABILITE 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.

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

§ 3. — Le chemin de fer est déchargé en tout ou en partie de cette responsabilité dans la mesure où l'accident est dû à une faute du voyageur ou à un comportement de celui-ci qui n'est pas conforme à la conduite normale des voyageurs.

§ 4. — Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité si l'accident est dû au comportement d'un tiers que le chemin de fer, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier.

Si la responsabilité du chemin de fer n'est pas exclue selon l'alinéa précédent, le chemin de fer répond pour le tout dans les limites de la présente Convention et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.

§ 5. — La présente Convention n'affecte pas la responsabilité qui peut incomber au chemin de fer pour les cas non prévus au § 1.

§ 6. — Le « chemin de fer responsable » au sens de la présente Convention est celui qui, d'après la liste des lignes prévue à l'article 59 de la CIV, exploite la ligne sur laquelle l'accident s'est produit. S'il y a, d'après la liste mentionnée, coexploitation par deux chemins de fer, chacun de ces chemins de fer est responsable.

Article 3

Dommages-intérêts en cas de mort du voyageur

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

- a) les frais nécessaires consécutifs au décès, notamment ceux du transport du corps, d'inhumation et d'incinération;
- b) si la mort n'est pas survenue immédiatement, les dommages-intérêts définis à l'article 4.

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

Article 4

Dommages-intérêts en cas de blessures du voyageur

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

- a) les frais nécessaires, notamment ceux de traitement et de transport;
- b) la réparation du préjudice causé, soit par l'incapacité de travail totale ou partielle, soit par l'accroissement des besoins.

Article 5

Réparation d'autres préjudices

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

Article 6

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

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

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

Article 7

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

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

Article 8

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

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

Article 9

Intérêts et restitution des indemnités

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

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

Article 10

Interdiction de limiter la responsabilité

Les dispositions tarifaires et les accords particuliers conclus entre le chemin de fer et le voyageur, qui tendent à exonérer d'avance, totalement ou partiellement, le chemin de fer de sa responsabilité en vertu de la présente Convention, ou qui ont pour effet de renverser le fardeau de la preuve incombant

au chemin de fer, ou qui établissent des limites inférieures à celles qui sont fixées à l'article 6, § 2, et à l'article 7, sont nuls de plein droit. Cette nullité n'entraîne toutefois pas celle du contrat de transport, qui reste soumis aux dispositions de la CIV et de la présente Convention.

Article 11

Responsabilité du chemin de fer pour ses agents

Le chemin de fer est responsable des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution d'un transport dont il est chargé.

Toutefois, si, à la demande des voyageurs, les agents du chemin de fer leur rendent des services qui n'incombent pas au chemin de fer, ils sont considérés comme agissant pour le compte des voyageurs à qui ils rendent ces services.

Article 12

Exercice d'actions non prévues par la présente Convention

Dans les cas prévus à l'article 2, § 1, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le chemin de fer que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.

Il en est de même pour toute action exercée contre les personnes dont le chemin de fer répond en vertu de l'article 11.

Article 13

Réclamations administratives

§ 1. — Les réclamations en dommages-intérêts en vertu de la présente Convention sont facultatives; elles peuvent être présentées à l'un des chemins de fer suivants, pour autant qu'il ait son siège social sur le territoire d'un Etat partie à la dite Convention:

- 1^o le chemin de fer responsable; si d'après l'article 2, § 6, deux chemins de fer sont responsables, à l'un de ceux-ci;
- 2^o le chemin de fer de départ;
- 3^o le chemin de fer de destination;
- 4^o 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. Le preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait.

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

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

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

Article 18

Droit national

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

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

Article 19

Règles générales de procédure

Pour tous les litiges auxquels donne lieu l'application de la présente Convention, la procédure à suivre est celle du juge compétent, sous réserve des dispositions contraires insérées dans cette Convention.

Article 20

Exécution des jugements. Cautions

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

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

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

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

Article 21

Unité monétaire

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

Article 22

Transports mixtes

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

§ 2. — Toutefois, lorsque les véhicules ferroviaires sont transportés par ferry-boat, la présente Convention est applicable aux dommages visés à l'article 2, § 1, et causés par un accident en relation

avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans les dits véhicules, qu'il y entre ou qu'il en sort.

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

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

Article 23

Responsabilité en cas d'accidents nucléaires

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

Article 24

Signature

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

Article 25

Ratification et mise en vigueur

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

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

Article 26

Adhésion

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

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

Article 27

Durée et révision

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

Article 28

Textes de la Convention. Traductions officielles

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

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

En cas de divergence, le texte français fait foi.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé la présente Convention.

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

Pour l'Autriche:

DR. DUTKA (sous réserve de ratification)

Pour la Belgique:

ROTHSCHILD

Pour la Bulgarie:

DRAGOMIROV NIKOLOV

Pour le Danemark:

TH. JENSEN

Pour l'Espagne:

DE SANTA CRUZ INGUANZO

Pour la Finlande:

RAGNAR SMEDSLUND

Pour la France:

G. BONNEAU

*Pour la Grèce:**Pour la Hongrie:**Pour l'Irak:**Pour l'Italie:*

GIUSEPPE SANTONI-RUGIU

Pour le Liban:

M. FARAH

Pour le Liechtenstein:

BECK

Pour le Luxembourg:

EICHHORN

Pour le Maroc:

ABDEL KADER LARAQUI

Pour la Norvège:

N. A. JØRGENSEN

Pour les Pays-Bas:

M. MOURIK

Pour la Pologne:

BATKOWSKI

Pour le Portugal (avec la réserve prévue au § 2 de l'article premier):

R. TEIXEIRA GUERRA

Pour la Roumanie (avec la réserve prévue à l'article premier, paragr. 2):

PAUL AUREL MATEESCU

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:

Pour la Suède:

Pour la Suisse:

SCHALLER

Pour la Syrie:

M. AL-MALLAH

Pour la Tchécoslovaquie:

DR. VLADIMIR PEPRNÝ

Pour la Tunisie (avec la réserve de l'article premier, § 2):

ZOUHIR CHELLI

Pour la Turquie:

KEMAL DEMIRER

Pour la Yougoslavie:

MARA RADIĆ

PROCOLE A

ÉTABLI PAR LA CONFÉRENCE EXTRAORDINAIRE RÉUNIE EN VUE DE DÉSIGNER LES MEMBRES DU COMITÉ ADMINISTRATIF DE L'OFFICE CENTRAL DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR CHEMINS DE FER ET D'ADOPTER UNE CONVENTION ADDITIONNELLE À LA CONVENTION INTERNATIONALE CONCERNANT LE TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES PAR CHEMINS DE FER (CIV) DU 25 FÉVRIER 1961, RELATIVE À LA RESPONSABILITÉ DU CHEMIN DE FER POUR LA MORT ET LES BLESSURES DE VOYAGEURS

A l'occasion de la Conférence extraordinaire réunie à Berne du 21 au 26 février 1966 en vue de désigner les membres du Comité administratif de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer et d'adopter une Convention additionnelle à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs,

LES PLÉNIPOTENTIAIRES SOUSSIGNÉS

sont convenus de ce qui suit:

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

il est décidé

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

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

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

Il entre en vigueur à titre provisoire le 1^{er} mars 1966. En ce qui concerne sa ratification et sa mise en vigueur définitive, les dispositions des articles 66 et 69, § 2, de la CIM et des articles 65 et 68, § 2, de la CIV sont applicables par analogie.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé le présent Protocole.

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

Pour l'Autriche:

DR. DUTKA (sous réserve de ratification).

Pour la Belgique:

ROTHSCHILD

Pour la Bulgarie:

DRAGOMIROV NIKOLOV

Pour le Danemark:

TH. JENSEN

Pour l'Espagne:

DE SANTA CRUZ INGUANZO

Pour la Finlande:

RAGNAR SMEDSLUND

Pour la France:

G. BONNEAU

Pour la Grèce:

Pour la Hongrie:

KUZSEL D.

Pour l'Irak:

Pour l'Italie:

GIUSEPPE SANTONI-RUGIU

Pour le Liban:

M. FARAH

Pour le Liechtenstein:

BECK

Pour le Luxembourg:

EICHHORN

Pour le Maroc:

ABDEL KADER LARAQUI

Pour la Norvège:

N. A. JØRGENSEN

Pour les Pays-Bas:

M. MOURIK

Pour la Pologne:

BATKOWSKI

Pour le Portugal:

R. TEIXEIRA GUERRA

Pour la Roumanie:

PAUL AUREL MATEESCU

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande:

G. G. D. HILL

DAVID L. SMITHERS

Pour la Suède:

CLAS NORDSTRÖM

Pour la Suisse:

SCHALLER

Pour la Syrie:

M. AL-MALLAH

Pour la Tchécoslovaquie:

DR. VLADIMIR PEPRNY

Pour la Tunisie

ZOUHIR CHELLI

Pour la Turquie:

KEMAL DEMIRER

Pour la Yougoslavie:

MARA RADIĆ

PROCOLE B

ÉTABLI PAR LA CONFÉRENCE EXTRAORDINAIRE RÉUNIE EN VUE DE DÉSIGNER LES MEMBRES DU COMITÉ ADMINISTRATIF DE L'OFFICE CENTRAL DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR CHEMINS DE FER ET D'ADOPTER UNE CONVENTION ADDITIONNELLE À LA CONVENTION INTERNATIONALE CONCERNANT LE TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES PAR CHEMINS DE FER (CIV) DU 25 FÉVRIER 1961, RELATIVE À LA RESPONSABILITÉ DU CHEMIN DE FER POUR LA MORT ET LES BLESSURES DE VOYAGEURS

A l'occasion de la Conférence extraordinaire réunie à Berne du 21 au 26 février 1966 en vue de désigner les membres du Comité administratif de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer et d'adopter une Convention additionnelle à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs,

LES PLÉNIPOTENTIAIRES SOUSSIGNÉS

sont convenus de ce qui suit:

1^o Compte tenu du fait que la Convention relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs constitue une Convention additionnelle à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer du 25 février 1961,

il est décidé

que les Etats qui n'ont pas signé les Conventions du 25 octobre 1952 et du 25 février 1961, ou les parties territoriales de tels Etats et sur les lignes de chemins de fer desquels les Conventions du 25 février 1961 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 25 février 1961, participer à la Convention additionnelle à la CIV, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs.

2^o Le présent Protocole, complétant la Convention additionnelle du 26 février 1966, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs, demeure ouvert à la signature jusqu'au 1^{er} juillet 1966.

Il doit être ratifié.

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

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

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

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Berne, le vingt-six février mil neuf cent 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.

Pour l'Autriche:

DR. DUTKA (sous réserve de ratification)

Pour la Belgique:

ROTHSCHILD

Pour la Bulgarie:

DRAGOMIROV NIKOLOV

Pour le Danemark:

TH. JENSEN

Pour l'Espagne:

DE SANTA CRUZ INGUANZO

Pour la Finlande:

RAGNAR SMEDSLUND

Pour la France:

G. BONNEAU

Pour la Grèce:

Pour la Hongrie:

KUZSEL D.

Pour l'Irak:

Pour l'Italie:

GIUSEPPE SANTONI-RUGIU

Pour le Liban:

M. FARAH

Pour le Liechtenstein:

BECK

Pour le Luxembourg:

EICHHORN

Pour le Maroc:

ABDEL KADER LARAQUI

Pour la Norvège:

N. A. JÖRGENSEN

Pour les Pays-Bas:

M. MOURIK

Pour la Pologne:

BATKOWSKI

Pour le Portugal:

R. TEIXEIRA GUERRA

Pour la Roumanie:

PAUL AUREL MATEESCU

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande:

G. G. D. HILL

DAVID L. SMITHERS

Pour la Suède:

CLAS NORDSTRÖM

Pour la Suisse:

SCHALLER

Pour la Syrie:

M. AL-MALLAH

Pour la Tchécoslovaquie:

DR. VLADIMIR PEPRNÝ

Pour la Tunisie:

ZOUHIR CHELLI

Pour la Turquie:

KEMAL DEMIRER

Pour la Yougoslavie:

MARA RADIĆ

Traduzione ufficiale ai sensi dell'art. 28 della Convenzione addizionale

CONVENZIONE ADDIZIONALE ALLA CONVENZIONE INTERNAZIONALE PER IL TRASPORTO DEI VIAGGIATORI E DEI BAGAGLI PER FERROVIA (CIV) DEL 25 FEBBRAIO 1961, RELATIVA ALLA RESPONSABILITÀ DELLA FERROVIA PER LA MORTE ED IL FERIMENTO DI VIAGGIATORI

I PLENIPOTENZIARI SOTTOSCRITTI,

avendo riconosciuto l'utilità dell'unificazione delle norme relative alla responsabilità della ferrovia per i danni sopravvenuti nel corso di un trasporto internazionale e derivanti dalla morte, dal ferimento o da qualunque altro pregiudizio recato all'integrità fisica o mentale del viaggiatore, come pure dall'avaria o dalla perdita degli oggetti che egli aveva con se,

hanno deciso di completare, mediante una Convenzione addizionale, la Convenzione internazionale per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per ferrovia (CIV) del 25 febbraio 1961,

ed hanno concordato i seguenti articoli:

Articolo 1

Campo di applicazione

§ 1. — La presente Convenzione regola la responsabilità della ferrovia per i danni causati ai viaggiatori da un incidente sopravvenuto sul territorio di uno Stato aderente alla presente Convenzione. Ai sensi della presente Convenzione si intende per « viaggiatori »:

a) i viaggiatori il cui trasporto è regolato dalla Convenzione internazionale per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per ferrovia (CIV) del 25 febbraio 1961,

b) gli accompagnatori delle spedizioni effettuate in conformità alla Convenzione internazionale per il trasporto delle merci per ferrovia (CIM) del 25 febbraio 1961.

§ 2. — Al momento della firma della presente Convenzione o del deposito dello strumento di ratifica o di adesione, ogni Stato contraente potrà dichiarare di riservarsi il diritto di non applicare la presente Convenzione ai viaggiatori vittime di incidenti sopravvenuti sul proprio territorio, allorché questi viaggiatori siano suoi cittadini o persone aventi in detto Stato la loro residenza abituale.

Articolo 2

Limiti della responsabilità

§ 1. — La ferrovia è responsabile dei danni derivanti dalla morte, dal ferimento o da qualsiasi altro pregiudizio all'integrità fisica o mentale del viaggiatore causati da un incidente che sia in relazione con l'esercizio ferroviario e sopravvenga durante la permanenza del viaggiatore nei veicoli ferroviari, od al momento in cui egli vi entra o ne esce.

La ferrovia è, inoltre, responsabile dei danni derivanti dall'avaria o dalla perdita totale o parziale degli oggetti che il viaggiatore vittima di un tale incidente aveva sia su di se sia con se come colli a mano, ivi compresi gli animali.

§ 2. — La ferrovia è esonerata da tale responsabilità se l'incidente è stato causato da circostanze estranee all'esercizio che la ferrovia, nonostante abbia posto la diligenza richiesta dalle particolarità del caso di specie, non poteva evitare ed alle conseguenze delle quali non poteva ovviare.

§ 3. — La ferrovia è esonerata in tutto od in parte da tale responsabilità nella misura in cui l'incidente sia dovuto a colpa del viaggiatore od ad un comportamento di questi non conforme alla condotta normale dei viaggiatori.

§ 4. — La ferrovia è esonerata da tale responsabilità se l'incidente è dovuto al comportamento di un terzo che la ferrovia, nonostante abbia posto la diligenza richiesta dalle particolarità del caso di specie, non poteva evitare ed alle conseguenze del quale non poteva ovviare.

Se non è esclusa la responsabilità della ferrovia in base al disposto dell'alinea precedente, questa risponde per il tutto nei limiti della presente Convenzione e senza pregiudizio di un suo eventuale regresso contro terzi.

§ 5. — La presente Convenzione non è applicabile alla responsabilità che può ricadere sulla ferrovia per i casi non previsti al § 1.

§ 6. — La « ferrovia responsabile » ai sensi della presente Convenzione è quella che, in base alla lista delle linee prevista dall'articolo 59 della CIV, ha l'esercizio della linea sulla quale si è verificato l'incidente. Se, in base alla lista menzionata, vi è coesercizio della linea da parte di due ferrovie, ciascuna di queste è responsabile.

Articolo 3

Risarcimento danni in caso di morte del viaggiatore

§ 1. — In caso di morte del viaggiatore, il risarcimento comprende:

- a) le spese necessarie conseguenti al decesso, in particolare quelle per il trasporto della salma, di inumazione e di cremazione;
- b) se la morte non è sopravvenuta immediatamente, il risarcimento stabilito dall'articolo 4.

§ 2. — Se, in conseguenza della morte del viaggiatore, perdono il sostentamento persone verso le quali egli, in virtù di disposizioni di legge, aveva od avrebbe avuto in futuro una obbligazione alimentare, si provvede ugualmente ad indennizzare dette persone per tale perdita. L'azione di risarcimento spettante alle persone delle quali il viaggiatore aveva assunto il mantenimento, pur non essendovi tenuto per legge, resta soggetta al diritto nazionale.

Articolo 4

Risarcimento danni in caso di ferimento del viaggiatore

In caso di ferimento o di qualunque altro pregiudizio all'integrità fisica o mentale del viaggiatore, il risarcimento comprende:

- a) le spese necessarie, in particolare quelle di cura e di trasporto;
- b) la riparazione del danno causato, sia per l'incapacità lavorativa totale o parziale, sia per l'accrescimento dei bisogni.

Articolo 5

Risarcimento di altri danni

Il diritto nazionale determina se ed in quale misura la ferrovia è tenuta a corrispondere risarcimenti di danni diversi da quelli previsti agli articoli 3 e 4, in particolare dei danni morali, fisici (pre-tium doloris) ed estetici.

Articolo 6

Forma e limite del risarcimento danni in caso di morte o di ferimento del viaggiatore

§ 1. — Il risarcimento di cui all'articolo 3, § 2 ed all'articolo 4, lettera *b*), deve essere corrisposto sotto forma di capitale; se, tuttavia, il diritto nazionale consente l'assegnazione d'una rendita, il risarcimento è corrisposto sotto tale forma allorché il viaggiatore leso o gli aventi diritto indicati all'articolo 3, § 2, lo richiedano.

§ 2. — L'ammontare del risarcimento da corrispondere in virtù del disposto del § 1 viene determinato in base al diritto nazionale. Tuttavia, per l'applicazione della presente Convenzione, viene fissato un limite massimo di 200.000 franchi in capitale od in rendita annuale corrispondente a tale capitale, per ciascun viaggiatore, nel caso in cui il diritto nazionale preveda un limite massimo d'ammontare inferiore.

Articolo 7

Limitazione del risarcimento danni in caso di avaria o perdita di oggetti

Quando, in virtù delle disposizioni della presente Convenzione, è posto a carico della ferrovia il risarcimento dei danni per avaria o per perdita totale o parziale degli oggetti che il viaggiatore vittima di un incidente aveva sia su di sé sia con sé come colli a mano, ivi compresi gli animali, il risarcimento può essere richiesto fino a concorrenza di 2.000 franchi per viaggiatore.

Articolo 8

Ammontare del risarcimento danni in caso di dolo o di colpa grave

Le disposizioni degli articoli 6 e 7 della presente Convenzione o quelle previste dal diritto nazionale che limitano ad una somma determinata le indennità non si applicano se il danno derivi da dolo o da colpa grave della ferrovia.

Articolo 9

Interessi e restituzione delle indennità

§ 1. — L'avente diritto può richiedere gli interessi sull'indennità, da calcolare in ragione del cinque per cento l'anno. Questi interessi decorrono dal giorno del reclamo amministrativo o, se non vi sia stato alcun reclamo, dal giorno della citazione. Tuttavia, per le indennità dovute in virtù degli articoli 3 e 4, gli interessi decorrono soltanto dal giorno in cui si sono verificati i fatti che sono serviti per la determinazione del loro ammontare, se tale giorno è posteriore a quello del reclamo o della citazione.

§ 2. — Ogni indennità indebitamente riscossa deve essere restituita.

Articolo 10

Divieto di limitare la responsabilità

Sono nulli di pieno diritto le disposizioni tariffarie e gli accordi particolari conclusi tra la ferrovia ed il viaggiatore, tendenti ad esonerare preventivamente, in tutto od in parte, la ferrovia dalla sua responsabilità in virtù della presente Convenzione, o che hanno per effetto l'inversione dell'onere

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

della prova che incombe sulla ferrovia, o che fissano limiti inferiori a quelli stabiliti dall'articolo 6, § 2, e dall'articolo 7. Tale nullità non comporta tuttavia la nullità del contratto di trasporto, il quale resta soggetto alle disposizioni della CIV e della presente Convenzione.

Articolo 11

Responsabilità della ferrovia per i suoi agenti

La ferrovia risponde degli agenti addetti al suo servizio e delle altre persone di cui si serve per l'effettuazione del trasporto affidatole.

Tuttavia, se, a richiesta dei viaggiatori, gli agenti della ferrovia compiono prestazioni che non competono alla ferrovia, essi sono considerati come operanti per conto dei viaggiatori ai quali rendono queste prestazioni.

Articolo 12

Esercizio di azioni non previste dalla presente Convenzione

Nei casi previsti nel § 1 dell'articolo 2, ogni azione relativa alla responsabilità, a qualunque titolo svolta, non può essere esercitata contro la ferrovia se non alle condizioni e nei limiti previsti dalla presente Convenzione.

Ciò vale anche per ogni azione esercitata contro le persone di cui risponde la ferrovia in virtù dell'articolo 11.

Articolo 13

Reclami amministrativi

§ 1. — I reclami per il risarcimento danni di cui alla presente Convenzione sono facoltativi; essi possono essere presentati ad una delle seguenti ferrovie, purché essa abbia la sede sociale sul territorio di uno Stato aderente alla presente Convenzione:

- 1° alla ferrovia responsabile; se, a norma dell'articolo 2, § 6, due ferrovie sono responsabili, ad una di queste;
- 2° alla ferrovia di partenza;
- 3° alla ferrovia di destinazione;
- 4° alla ferrovia del luogo di domicilio o di residenza abituale del viaggiatore.

§ 2. — I reclami devono essere proposti per iscritto. I documenti che l'avente diritto ritenga utile unire al suo reclamo, devono essere presentati o in originale, o in copie, queste ultime debitamente legalizzate se la ferrovia lo richiede.

Articolo 14

Ferrovia contro la quale può essere esercitata l'azione giudiziaria

L'azione giudiziaria per il risarcimento danni fondata sulla presente Convenzione può essere esercitata soltanto contro la ferrovia responsabile.

Nel caso di coesercizio da parte di due ferrovie, l'attore ha la scelta tra queste due. Tale diritto di opzione si estingue dal momento in cui l'azione è intentata contro una di esse.

Articolo 15

Competenza

Le azioni giudiziarie fondate sulla presente Convenzione possono essere promosse soltanto davanti al giudice competente dello Stato sul territorio del quale si è verificato l'incidente del viaggiatore, salvo che non sia diversamente stabilito negli accordi fra gli Stati o negli atti di concessione.

Articolo 16

Estinzione delle azioni

§ 1. — L'avente diritto perde il diritto ad agire se, entro tre mesi a decorrere dalla conoscenza del danno, non segnala l'incidente del viaggiatore ad una delle ferrovie alle quali può essere presentato reclamo amministrativo in conformità all'articolo 13.

Se l'incidente è segnalato verbalmente dall'avente diritto, una attestazione di tale avviso verbale deve essergli rilasciata dalla ferrovia alla quale l'incidente è stato segnalato.

§ 2. — Tuttavia, l'azione non si estingue:

a) se, entro il termine previsto dal § 1, l'avente diritto ha presentato reclamo amministrativo ad una delle ferrovie indicate all'articolo 13, § 1;

b) se l'avente diritto fornisce la prova che l'incidente è stato causato per colpa della ferrovia;

c) se l'incidente non è stato segnalato, od è stato segnalato con ritardo, a seguito di circostanze non imputabili all'avente diritto;

d) se, durante il termine menzionato nel § 1, la ferrovia responsabile, o una delle due ferrovie responsabili, a norma dell'articolo 2, § 6, ha avuto conoscenza in altro modo dell'incidente del viaggiatore.

Articolo 17

Prescrizione delle azioni

§ 1. — Le azioni di risarcimento danni fondate sulla presente Convenzione si prescrivono:

a) per il viaggiatore, in tre anni a decorrere dal giorno successivo a quello dell'incidente;

b) per gli altri aventi diritto, in tre anni a decorrere dal giorno successivo a quello della morte del viaggiatore, purché questo termine non oltrepassi il limite di cinque anni dal giorno successivo a quello dell'incidente.

§ 2. — In caso di reclamo amministrativo presentato alla ferrovia in conformità all'articolo 13, i tre termini di prescrizione previsti al § 1 sono sospesi fino al giorno in cui la ferrovia respinge il reclamo per iscritto e restituisce i documenti che vi erano allegati. In caso di parziale accettazione del reclamo, la prescrizione riprende il suo corso soltanto per la parte del reclamo rimasta in contestazione.

La prova del ricevimento del reclamo o della risposta e quella della restituzione dei documenti incombono alla parte che invoca questo fatto.

I successivi reclami riguardanti lo stesso oggetto non sospendono il corso della prescrizione.

§ 3. — L'azione prescritta non può più essere esercitata, né sotto forma di domanda riconvenzionale, né sotto forma di eccezione.

§ 4. — Salvo le disposizioni che precedono, la prescrizione è regolata dal diritto nazionale.

Articolo 18

Diritto nazionale

§ 1. — Per quanto non previsto nella presente Convenzione, è applicabile il diritto nazionale.

§ 2. — Per l'applicazione della presente Convenzione, « diritto nazionale » si intende il diritto dello Stato sul territorio del quale si è verificato l'incidente del viaggiatore, ivi comprese le norme relative ai conflitti di legge.

Articolo 19

Regole generali di procedura

Per tutte le liti originate dall'applicazione della presente Convenzione, la procedura da seguire è quella del giudice competente, salvo le disposizioni contrarie contemplate nella Convenzione medesima.

Articolo 20

Esecuzione delle sentenze. Cauzioni

§ 1. — Allorché le sentenze pronunziate in contraddittorio od in contumacia dal giudice competente, in base alle disposizioni della presente Convenzione, sono divenute esecutive a norma delle leggi applicate da questo giudice, esse divengono esecutive in ciascuno degli altri Stati contraenti non appena compiute le formalità prescritte nello Stato interessato. Non è ammessa la revisione di merito della questione.

Questa disposizione non si applica alle sentenze che sono esecutive soltanto provvisoriamente, e nemmeno alle sentenze che impongono all'attore, in seguito al rigetto della sua domanda, il pagamento di un risarcimento, oltre alle spese.

Le transazioni concluse fra le parti davanti al giudice competente, allo scopo di porre fine ad una lite, e per le quali viene giudiziariamente redatto un verbale, hanno valore di sentenza.

§ 2. — Non può essere pretesa alcuna cauzione per assicurare il pagamento delle spese dipendenti da azioni giudiziarie fondate sulla presente Convenzione.

Articolo 21

Unità monetaria

Le somme indicate in franchi nella presente Convenzione sono considerate come riferentisi al franco oro del peso di 10/31 di grammo al titolo di 0,900.

Articolo 22

Trasporti misti

§ 1. — Salvo le disposizioni del § 2, la presente Convenzione non è applicabile ai danni sopravvenuti durante il trasporto su linee di servizi automobilistici o di navigazione iscritte nella lista delle linee di cui all'articolo 59 della CIV.

§ 2. — Tuttavia, se i veicoli ferroviari sono trasportati su ferry-boat, la presente Convenzione è applicabile ai danni previsti all'articolo 2, § 1, e causati da un incidente che sia in relazione con l'eser-

cizio ferroviario e sopravvenga durante la permanenza del viaggiatore in detti veicoli, od al momento in cui egli vi entra o ne esce.

Per l'applicazione del presente paragrafo, si intende, per « Stato sul territorio del quale l'incidente si è verificato », lo Stato di cui il ferry-boat batte bandiera.

§ 3. — Se, a seguito di circostanze eccezionali, la ferrovia è costretta a sospendere provvisoriamente l'esercizio ferroviario e trasporta o fa trasportare i viaggiatori con altro mezzo di trasporto, essa è responsabile in base al diritto che disciplina tale mezzo di trasporto. Restano tuttavia applicabili le disposizioni degli articoli da 13 a 17, 18, § 2, 19 e 20 della presente Convenzione.

Articolo 23

Responsabilità in caso di incidenti nucleari

La ferrovia è esonerata dalla responsabilità che le incombe in virtù della presente Convenzione quando il danno sia stato causato da un incidente nucleare e se, in virtù delle prescrizioni speciali in vigore in un Stato contraente regolanti la responsabilità in materia di energia nucleare, l'esercente di un impianto nucleare od un'altra persona che è a lui sostituita sia responsabile di questo danno.

Articolo 24

Firma

La presente Convenzione resta aperta fino al 1° luglio 1966 alla firma degli Stati che sono stati invitati a farsi rappresentare alla Conferenza tenutasi a Berna dal 21 al 26 febbraio 1966.

Articolo 25

Ratifica ed entrata in vigore

La presente Convenzione sarà ratificata e gli strumenti di ratifica verranno depositati, il più presto possibile, presso il Governo svizzero,

Quando la Convenzione sarà stata ratificata da quindici Stati, il Governo svizzero si metterà in relazione con i Governi interessati allo scopo di fissare con essi la data di entrata in vigore.

Articolo 26

Adesione

Se uno Stato partecipante alla Convenzione internazionale per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per ferrovia (CIV) del 25 febbraio 1961, che non ha sottoscritto la presente Convenzione, voglia a questa aderire, deve informare il Governo svizzero il quale ne darà comunicazione agli Stati contraenti.

Ogni adesione produce i suoi effetti un mese dopo la data in cui il Governo svizzero ha dato comunicazione della relativa domanda agli Stati contraenti.

Articolo 27

Durata e revisione

La presente Convenzione ha la stessa durata della Convenzione internazionale per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per ferrovia (CIV) del 25 febbraio 1961; essa può essere sottoposta a revisione con la procedura prevista all'articolo 68, § 1, di detta Convenzione e, eventualmente, esservi incorporata.

Articolo 28

Testi della Convenzione. Traduzioni ufficiali

La presente Convenzione è stata conclusa e firmata in lingua francese, secondo l'uso diplomatico corrente.

Al testo francese sono aggiunti un testo in lingua tedesca, un testo in lingua inglese ed un testo in lingua italiana, i quali hanno il valore di traduzioni ufficiali.

In caso di divergenza fa fede il testo francese.

IN FEDE DI CHE, i Plenipotenziari sotto indicati, muniti dei loro pieni poteri che sono stati trovati in buona e debita forma, hanno firmato la presente Convenzione.

FATTO a Berna, il ventisei febbraio millenovecentosessantasei, in un solo esemplare, che resterà depositato negli Archivi della Confederazione svizzera e di cui una copia autentica sarà rimessa a ciascuna delle Parti.

(seguono le firme)

PROTOCOLLO A

REDATTO DALLA CONFERENZA STRAORDINARIA RIUNITASI PER DESIGNARE I MEMBRI DEL COMITATO AMMINISTRATIVO DELL'UFFICIO CENTRALE DEI TRASPORTI INTERNAZIONALI PER FERROVIA E PER ADOTTARE UNA CONVENZIONE ADDIZIONALE ALLA CONVENZIONE INTERNAZIONALE PER IL TRASPORTO DEI VIAGGIATORI E DEI BAGAGLI PER FERROVIA (CIV) DEL 25 FEBBRAIO 1961, RELATIVA ALLA RESPONSABILITÀ DELLA FERROVIA PER LA MORTE ED IL FERIMENTO DI VIAGGIATORI

In occasione della Conferenza straordinaria riunitasi a Berna dal 21 al 26 febbraio 1966 per designare i membri del Comitato amministrativo dell'Ufficio Centrale dei trasporti internazionali per ferrovia e per adottare una Convenzione addizionale alla Convenzione internazionale per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per ferrovia (CIV) del 25 febbraio 1961, relativa alla responsabilità della ferrovia per la morte ed il ferimento di viaggiatori,

I PLENIPOTENZIARI SOTTOSCRITTI

hanno convenuto su ciò che segue:

In considerazione del fatto che la recente estensione della sfera di applicazione delle Convenzioni internazionali agli Stati dell'Africa del Nord ed a quelli del Vicino e Medio-Oriente dimostra che è molto difficile tener conto di un'equa ripartizione geografica limitando a nove membri la composizione del Comitato amministrativo come prescritto dalle Convenzioni,

viene deciso

di modificare, come segue, le disposizioni dell'articolo 1, § 2, lettera a), dell'Allegato V alla CIM e dell'Allegato II alla CIV allo scopo di portare da nove ad undici il numero dei membri del Comitato amministrativo:

« § 2. — a) il Comitato amministrativo si riunisce a Berna. Esso si compone di undici membri, scelti fra gli Stati contraenti ».

Il presente Protocollo, che completa le Convenzioni CIM e CIV del 25 febbraio 1961, resta aperto alla firma fino al 1° luglio 1966.

Esso entra in vigore, a titolo provvisorio, il 1° marzo 1966. Per quanto concerne la sua ratifica e la sua entrata in vigore definitiva, sono applicabili, per analogia, le disposizioni degli articoli 66 e 69, § 2, della CIM e degli articoli 65 e 68, § 2, della CIV.

IN FEDE DI CHE, i Plenipotenziari sottoindicati, muniti dei loro pieni poteri che sono stati trovati in buona e debita forma, hanno firmato il presente Protocollo.

FATTO a Berna, il ventisei febbraio millenovecentosessantasei, in un solo esemplare, che resterà depositato negli Archivi della Confederazione svizzera e di cui una copia autentica sarà rimessa a ciascuna delle Parti.

(seguono le firme)

PROTOCOLLO B

REDATTO DALLA CONFERENZA STRAORDINARIA RIUNITASI PER DESIGNARE I MEMBRI DEL COMITATO AMMINISTRATIVO DELL'UFFICIO CENTRALE DEI TRASPORTI INTERNAZIONALI PER FERROVIA E PER ADOTTARE UNA CONVENZIONE ADDIZIONALE ALLA CONVENZIONE INTERNAZIONALE PER IL TRASPORTO DEI VIAGGIATORI E DEI BAGAGLI PER FERROVIA (CIV) DEL 25 FEBBRAIO 1961, RELATIVA ALLA RESPONSABILITÀ DELLA FERROVIA PER LA MORTE ED IL FERIMENTO DI VIAGGIATORI

In occasione della Conferenza straordinaria riunitasi a Berna dal 21 al 26 febbraio 1966 per designare i membri del Comitato amministrativo dell'Ufficio Centrale dei trasporti internazionali per ferrovia e per adottare una Convenzione addizionale alla Convenzione internazionale per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per ferrovia (CIV) del 25 febbraio 1961, relativa alla responsabilità della ferrovia per la morte ed il ferimento di viaggiatori,

I PLENIPOTENZIARI SOTTOSCRITTI

hanno convenuto su ciò che segue:

1° In considerazione del fatto che la Convenzione relativa alla responsabilità della ferrovia per la morte ed il ferimento di viaggiatori costituisce una Convenzione addizionale alla Convenzione internazionale per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per ferrovia del 25 febbraio 1961,

viene deciso

che gli Stati che non hanno firmato le Convenzioni del 25 ottobre 1952 e del 25 febbraio 1961, o le parti territoriali di tali Stati e sulle linee ferroviarie dei quali vengono applicate le Convenzioni del 25 febbraio 1961, possono, in virtù delle disposizioni del punto I del Protocollo addizionale alle Convenzioni internazionali per il trasporto delle merci (CIM) e dei viaggiatori e dei bagagli per ferrovia (CIV), firmate a Berna il 25 febbraio 1961, partecipare alla Convenzione addizionale alla CIV, relativa alla responsabilità della ferrovia per la morte ed il ferimento di viaggiatori.

2° Il presente Protocollo, che completa la Convenzione addizionale del 26 febbraio 1966, relativa alla responsabilità della ferrovia per la morte ed il ferimento di viaggiatori, resta aperto alla firma fino al 1° luglio 1966.

Esso deve essere ratificato.

Gli Stati che non avranno firmato il presente Protocollo prima di questa data e gli Stati partecipanti alla Convenzione addizionale sopra citata in applicazione dell'articolo 26 della medesima, possono aderire al presente Protocollo mediante notificazione.

Lo strumento di ratifica o la notificazione dell'adesione sarà depositato presso il Governo svizzero.

Il presente Protocollo entra in vigore sei mesi prima della data prevista per l'applicazione della Convenzione addizionale del 26 febbraio 1966.

IN FEDE DI CHE, i Plenipotenziari sotto indicati, muniti dei loro pieni poteri che sono stati trovati in buona e debita forma, hanno firmato il presente Protocollo.

FATTO a Berna, il ventisei febbraio millenovecentosessantasei, in un solo esemplare, che resterà depositato negli Archivi della Confederazione svizzera e di cui una copia autentica sarà rimessa a ciascuna delle Parti.

(seguono le firme)