

## Convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia<sup>2</sup> (COTIF 1980)

Conchiusa a Berna il 9 maggio 1980

Approvata dall'Assemblea federale il 24 giugno 1983<sup>3</sup>

Istrumento di ratificazione depositato dalla Svizzera il 8 novembre 1983

Entrata in vigore per la Svizzera il 1° maggio 1985

(Stato 8 agosto 2006)

### *Le parti contraenti*

riunite in applicazione dell'articolo 69, § 1 della Convenzione internazionale concernente il trasporto delle merci per ferrovia (CIM)<sup>4</sup> e dell'articolo 64, § 1 della Convenzione internazionale concernente il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per ferrovia (CIV) del 7 febbraio 1970<sup>5</sup> oltre che in applicazione dell'articolo 27 della Convenzione Addizionale alla CIV relativa alla responsabilità della ferrovia per la morte e il ferimento di viaggiatori del 26 febbraio 1966<sup>6</sup>.

- convinte dell'utilità di una organizzazione internazionale,
- riconosciuta la necessità di adattare le disposizioni concernenti il diritto in materia di trasporto ai bisogni economici e tecnici,

*hanno convenuto quanto appresso:*

### **Titolo I** **Generalità**

#### **Art. 1** Organizzazione intergovernativa

§ 1. Le Parti della presente Convenzione costituiscono, in quanto Stati membri, l'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF), in appresso definita «l'Organizzazione».

La sede dell'Organizzazione è fissata a Berna.

RU 1985 505; FF 1982 III 871

<sup>1</sup> Il testo originale francese è pubblicato sotto lo stesso numero nell'ediz. franc. della presente Raccolta.

<sup>2</sup> Questa Conv. è modificata dal Prot. del 3 giu. 1999 (RS 0.742.403.12).  
Le mod. del 20 dic. 1990 (RS 0.742.403.11; RU 1997 789) sono inserite nel presente testo. Si applicano comunque solo a quegli Stati che vi hanno aderito. Vedi quindi il rispettivo campo di applicazione.

<sup>3</sup> RU 1985 504

<sup>4</sup> [RU 1975 189]

<sup>5</sup> [RU 1975 268]

<sup>6</sup> [RU 1972 2779, 1975 310 312]

§ 2. L'Organizzazione è dotata di personalità giuridica. Ha segnatamente la capacità di contrarre, di acquistare e alienare beni immobili e beni mobili nonché di stare in giudizio.

L'Organizzazione, i funzionari, gli esperti ai quali ricorre ed i rappresentanti degli Stati membri godono dei privilegi e delle immunità necessarie per attendere alla propria missione, secondo le condizioni stabilite nel Protocollo allegato alla Convenzione della quale fa parte integrante.

Le relazioni fra l'Organizzazione e lo Stato in cui ha sede sono regolate mediante un accordo di sede.

§ 3. Le lingue di lavoro dell'Organizzazione sono il francese e il tedesco.

## **Art. 2** Scopo dell'Organizzazione

§ 1. L'Organizzazione ha lo scopo essenziale di stabilire un regime di diritto uniforme applicabile ai trasporti dei viaggiatori, dei bagagli e delle merci in traffico internazionale diretto fra gli Stati membri, che impegnino le linee ferroviarie, nonché di facilitare l'esecuzione e lo sviluppo di tale regime.

§ 2.7 Sono assimilati ai trasporti effettuati su una linea, ai sensi dell'alinea precedente, gli altri trasporti interni, effettuati sotto la responsabilità della ferrovia, ad integrazione del trasporto ferroviario.

## **Art. 3** Regole uniformi CIV e CIM

§ 1. I trasporti in traffico internazionale diretto sono sottoposti:

- alle «Regole uniformi concernenti il contratto di trasporto internazionale per ferrovia dei viaggiatori e dei bagagli (CIV)», che costituiscono l'Appendice A alla Convenzione;
- alle «Regole uniformi concernenti il contratto di trasporto internazionale per ferrovia delle merci (CIM)», che costituiscono l'Appendice B alla Convenzione.

§ 2.8 Le linee previste all'articolo 2, § 1, e § 2, 1° alinea, sulle quali si effettuano tali trasporti, sono iscritte in due liste: lista delle linee CIV e lista delle linee CIM.

§ 3. Le imprese da cui dipendono le linee previste all'articolo 2, § 2, 1° alinea, iscritte su tali liste, hanno gli stessi diritti e obblighi che derivano alle ferrovie dalle Regole uniformi CIV e CIM, salvo le deroghe rese necessarie dalle condizioni di esercizio proprie di ciascun modo di trasporto e pubblicate con le stesse forme delle tariffe.<sup>9</sup>

<sup>7</sup> Nuovo testo giusta l'art. 1 n. 1 del Prot. del 20 dic. 1990, in vigore per la Svizzera dal 1° nov. 1996 (RU 1997 789 788; FF 1995 I 271).

<sup>8</sup> Nuovo testo giusta l'art. 1 n. 2 del Prot. del 20 dic. 1990, in vigore per la Svizzera dal 1° nov. 1996 (RU 1997 789 788; FF 1995 I 271).

<sup>9</sup> Nuovo testo giusta l'art. 1 n. 2 del Prot. del 20 dic. 1990, in vigore per la Svizzera dal 1° nov. 1996 (RU 1997 789 788; FF 1995 I 271).

Tuttavia, le regole concernenti la responsabilità non possono formare oggetto di deroga.

§ 4. Le Regole uniformi CIV e CIM, compresi i relativi Allegati, sono parte integrante della Convenzione.

#### **Art. 4** Definizione della nozione «Convenzione»

Nei testi seguenti, l'espressione «Convenzione» comprende la Convenzione propriamente detta, il Protocollo previsto all'articolo 1, § 2, 2° alinea, il Mandato addizionale per la verifica dei conti e le Appendici A e B, unitamente ai loro Allegati, previsti all'articolo 3, §§ 1 e 4.<sup>10</sup>

## **Titolo II** **Struttura e funzionamento**

#### **Art. 5** Organi

Il funzionamento dell'Organizzazione è assicurato dai seguenti Organi:

- Assemblea generale;
- Comitato amministrativo;
- Commissione di revisione;
- Commissione di esperti per il trasporto delle merci pericolose;
- Ufficio centrale dei trasporti internazionali per ferrovia (OCTI).

#### **Art. 6** Assemblea generale

§ 1. L'Assemblea generale si compone dei rappresentanti degli Stati membri.

§ 2. L'Assemblea generale

- a) stabilisce il proprio regolamento interno;
- b) determina la composizione del Comitato amministrativo in conformità dell'articolo 7, § 1;
- c) emana direttive riguardanti l'attività del Comitato amministrativo e dell'Ufficio centrale;
- d) fissa, per periodi quinquennali, l'ammontare massimo delle spese annuali dell'Organizzazione o emana direttive riguardanti la limitazione di tali spese;
- e) decide, in conformità dell'articolo 19, § 2, sulle proposte intese a modificare la Convenzione;
- f) decide sulle richieste di adesione che le vengono sottoposte in base all'articolo 23, § 2;

<sup>10</sup> Nuovo testo giusta l'art. 1 n. 3 del Prot. del 20 dic. 1990, in vigore per la Svizzera dal 1° nov. 1996 (RU 1997 789 788; FF 1995 I 271).

g) decide sulle altre questioni iscritte all'ordine del giorno conformemente al § 3.

§ 3. L'Ufficio centrale convoca l'Assemblea generale una volta ogni cinque anni o su richiesta di un terzo degli Stati membri, nonché nei casi previsti agli articoli 19, § 2 e 23, § 2 e invia agli Stati membri il progetto di ordine del giorno, almeno tre mesi prima dell'apertura della sessione.

§ 4. Nell'Assemblea generale, il quorum è raggiunto allorché vi è rappresentata la maggioranza degli Stati membri.

Uno Stato membro può farsi rappresentare da un altro Stato membro, tuttavia, uno Stato non può rappresentare più di due altri Stati.

§ 5. Le decisioni dell'Assemblea generale sono adottate a maggioranza degli Stati membri rappresentati al momento della votazione.

Tuttavia, per l'applicazione del § 2 d) e del § 2 e), in quest'ultimo caso quando si tratta di proposte di modifica della Convenzione propriamente detta e del Protocollo, la maggioranza richiesta è quella dei due terzi.

§ 6. D'intesa con la maggioranza degli Stati membri, l'Ufficio centrale invita anche Stati non membri a partecipare, con voto consultivo, alle sessioni dell'Assemblea generale.

D'intesa con la maggioranza degli Stati membri, l'Ufficio centrale invita a partecipare, con voto consultivo, alle sessioni dell'Assemblea generale, organizzazioni internazionali aventi competenza in materia di trasporto o che si occupino di problemi iscritti all'ordine del giorno.

§ 7. Prima delle sessioni dell'Assemblea generale e secondo le direttive del Comitato amministrativo, viene convocata la Commissione di revisione per procedere all'esame preliminare delle proposte contemplate all'articolo 19, § 2.

## **Art. 7** Comitato amministrativo

§ 1. Il Comitato amministrativo si compone dei rappresentanti di 12 Stati membri.<sup>11</sup>

La Confederazione svizzera dispone di un seggio permanente.<sup>12</sup> Gli altri Stati vengono nominati per un periodo di cinque anni. La composizione del Comitato è determinata per ogni quinquennio, tenendo conto in particolare di una equa ripartizione geografica. Nessuno Stato membro può far parte del Comitato per più di due periodi consecutivi.

Qualora si verifichi una vacanza, il Comitato designa un altro Stato membro per il restante periodo.

Ogni Stato membro facente parte del Comitato designa un delegato; esso può designare ugualmente un delegato supplente.

<sup>11</sup> Nuovo testo giusta l'art. I n. 4 del Prot. del 20 dic. 1990, in vigore per la Svizzera dal 1° nov. 1996 (RU 1997 789 788; FF 1995 I 271).

<sup>12</sup> Nuovo testo del per. giusta l'art. I n. 4 del Prot. del 20 dic. 1990, in vigore per la Svizzera dal 1° nov. 1996 (RU 1997 789 788; FF 1995 I 271).

## § 2. Il Comitato

- a)<sup>13</sup> stabilisce il proprio regolamento interno e nomina a maggioranza dei due terzi lo Stato membro che ne assume la Presidenza per ogni quinquennio;
- b) conclude l'accordo di sede;
- c) stabilisce il regolamento concernente l'organizzazione, il funzionamento e lo statuto del personale dell'Ufficio centrale;
- d) nomina, tenendo conto della competenza dei candidati e di una equa ripartizione geografica, il direttore generale, il vice direttore generale, i consiglieri e i consiglieri aggiunti dell'Ufficio centrale; quest'ultimo informa in tempo utile gli Stati membri di ogni vacanza relativa a tali posti; il Governo svizzero presenta delle candidature per i posti di direttore generale e vice direttore generale;

il Direttore Generale e il Vice Direttore Generale sono nominati per un periodo di cinque anni, rinnovabile;<sup>14</sup>

- e) controlla l'attività dell'Ufficio centrale sia sul piano amministrativo sia sul piano finanziario;
- f) vigila sulla corretta applicazione, da parte dell'Ufficio centrale, della Convenzione e delle decisioni adottate dagli altri organi; raccomanda, se del caso, le misure atte a facilitare l'applicazione della Convenzione e delle anzidette decisioni;
- g) esprime pareri motivati sulle questioni che possono interessare l'attività dell'Ufficio centrale e che gli sono sottoposte da uno Stato membro o dal direttore generale dell'Ufficio centrale;
- h) approva il programma annuale di lavoro dell'Ufficio centrale;
- i) approva il bilancio preventivo annuale dell'Organizzazione, il rapporto di gestione e i conti annuali;
- j) comunica agli Stati membri il rapporto di gestione, l'estratto dei conti annuali nonché le proprie decisioni e raccomandazioni;
- k) stabilisce e comunica agli Stati membri, in vista dell'Assemblea generale incaricata di determinare la sua composizione, non oltre due mesi prima dell'apertura della sessione, un rapporto sulla propria attività, nonché proposte relative al proprio rinnovamento.

§ 3. Se non decide diversamente, il Comitato si riunisce nella sede dell'Organizzazione.

Il Comitato tiene due sessioni ogni anno; si riunisce, inoltre, sia su decisione del presidente, sia su domanda di quattro dei suoi membri.

I processi verbali delle sessioni sono inviati a tutti gli Stati membri.

<sup>13</sup> Nuovo testo giusta l'art. I n. 4 del Prot. del 20 dic. 1990, in vigore per la Svizzera dal 1° nov. 1996 (RU 1997 789 788; FF 1995 I 271).

<sup>14</sup> Introdotto dall'art. I n. 4 del Prot. del 20 dic. 1990, in vigore per la Svizzera dal 1° nov. 1996 (RU 1997 789 788; FF 1995 I 271).

**Art. 8** Commissioni

§ 1. La Commissione di revisione e la Commissione di esperti per il trasporto delle merci pericolose, in appresso denominata «Commissione di esperti», si compongono dei rappresentanti degli Stati membri.

Il direttore generale dell'Ufficio centrale o il suo rappresentante partecipa alla sessione con voto consultivo.

§ 2. La Commissione di revisione.

- a) decide, in conformità dell'articolo 19, § 3, sulle proposte tendenti a modificare la Convenzione;
- b) esamina in conformità dell'articolo 6, § 7, le proposte sottoposte all'Assemblea generale.

La Commissione di esperti decide, in conformità dell'articolo 19, § 4, sulle proposte tendenti a modificare la Convenzione.

§ 3. L'Ufficio centrale convoca le Commissioni sia di propria iniziativa, sia a richiesta di almeno cinque Stati membri, nonché nel caso previsto dall'articolo 6, § 7, e invia il progetto dell'ordine del giorno agli Stati membri non oltre due mesi prima dell'apertura della sessione.

§ 4. Nella Commissione di revisione, il quorum è raggiunto quando vi è rappresentata la maggioranza degli Stati membri; nella Commissione di esperti, il quorum è raggiunto quando vi è rappresentato un terzo degli Stati membri.

Uno Stato membro può farsi rappresentare da un altro Stato membro; tuttavia, uno Stato non può rappresentare più di due altri Stati.

§ 5. Ogni Stato membro rappresentato ha diritto a un voto; la votazione si compie per alzata di mano ovvero, a richiesta, per appello nominale.

Una proposta è adottata se il numero dei voti positivi è:

- a) almeno uguale al terzo del numero degli Stati membri rappresentati al momento della votazione,
- b) superiore al numero dei voti negativi.

§ 6. D'intesa con la maggioranza degli Stati membri, l'Ufficio centrale invita a partecipare, con voto consultivo, alle sessioni delle Commissioni, Stati non membri e organizzazioni internazionali aventi competenza in materia di trasporto o che si occupino di problemi iscritti all'ordine del giorno. Alle stesse condizioni, alle sessioni della Commissione di esperti possono essere invitati esperti indipendenti.

§ 7. Le Commissioni eleggono per ogni sessione un presidente e uno o due vice-presidenti.

§ 8. Le deliberazioni hanno luogo nelle lingue di lavoro. Gli interventi svolti in seduta in una delle lingue di lavoro sono tradotti sostanzialmente nell'altra lingua; le proposte e le decisioni sono tradotte integralmente.

§ 9. I processi verbali riassumono le deliberazioni. Le proposte e le decisioni sono riprodotte integralmente. Il testo francese fa fede per ciò che concerne le decisioni.

I processi verbali sono distribuiti agli Stati membri.

§ 10. Le Commissioni possono designare gruppi di lavoro incaricati di trattare determinate questioni.

§ 11. Le Commissioni possono dotarsi di un regolamento interno.

#### **Art. 9** Ufficio centrale

§ 1. L'Ufficio centrale dei trasporti internazionali per ferrovia assume il segretariato della Organizzazione.

§ 2. In particolare, l'Ufficio centrale:

- a) esegue i compiti che gli sono affidati dagli altri organi dell'Organizzazione;
- b) istruisce le proposte di modificazione della Convenzione ricorrendo, se del caso, all'assistenza di esperti;
- c) convoca le Commissioni;
- d) invia, in tempo utile, agli Stati membri i documenti necessari alle sessioni dei diversi organi;
- e) aggiorna e pubblica le liste delle linee previste all'articolo 3, § 2;
- f) riceve le comunicazioni fatte dagli Stati membri e dalle imprese di trasporto e le notifica, se del caso, agli altri Stati membri ed imprese di trasporto;
- g) aggiorna e pubblica uno schedario di giurisprudenza;
- h) pubblica un bollettino periodico;
- i) rappresenta l'Organizzazione presso altre organizzazioni internazionali competenti, su questioni che hanno connessione con gli obiettivi previsti dall'Organizzazione;
- j) elabora il progetto del bilancio preventivo annuale dell'Organizzazione e lo sottopone alla approvazione del Comitato amministrativo;
- k) gestisce le finanze dell'Organizzazione nell'ambito del bilancio approvato;
- l) tenta, su domanda di uno Stato membro o di una impresa di trasporto, prestando i suoi buoni uffici, di comporre tra detti Stati od imprese le controverse sorte dall'interpretazione o dall'applicazione della Convenzione;
- m) emette, su domanda delle parti in causa – Stati membri, imprese di trasporto o utenti – un parere sulle controversie sorte dalla interpretazione o dall'applicazione della Convenzione;
- n) collabora alla definizione dei litigi in via di arbitrato, conformemente al titolo III;
- o) facilita, tra le imprese di trasporto, le relazioni finanziarie che derivano dal traffico internazionale, nonché il recupero dei crediti insoluti.

§ 3. Il bollettino periodico contiene le notizie necessarie per l'applicazione della Convenzione, nonché gli studi, le sentenze e le informazioni importanti per l'inter-

pretazione, l'applicazione e l'evoluzione del diritto di trasporto ferroviario; detto bollettino è pubblicato nelle lingue di lavoro.

#### **Art. 10** Liste delle linee

§ 1. Gli Stati membri inviano all'Ufficio centrale le loro comunicazioni concernenti l'iscrizione o la radiazione delle linee sulle liste di cui all'articolo e 3, § 2.

Le linee previste dall'articolo 2, § 2, quando esse collegano degli Stati membri non possono essere iscritte che per intervenuto accordo di questi Stati; per la radiazione di una tale linea è sufficiente la comunicazione di un solo di tali Stati.

L'Ufficio centrale notifica l'iscrizione o la radiazione di una linea a tutti gli Stati membri.

§ 2. Una linea è sottoposta alla Convenzione allo scadere di un mese a partire dalla data della notificazione della sua iscrizione.

§ 3. Una linea cessa di essere sottoposta alla Convenzione allo scadere di un mese a partire dalla data della notificazione della sua radiazione, salvi i trasporti in corso, che debbono essere portati a termine.

#### **Art. 11** Finanze

§ 1. L'ammontare delle spese dell'Organizzazione è fissato, per ogni esercizio, dal Comitato amministrativo, su proposta dell'Ufficio centrale.

Le spese dell'Organizzazione sono sostenute dagli Stati membri proporzionalmente alla lunghezza delle linee iscritte. Tuttavia, le linee sulle vie marittime e sulle vie d'acqua interne si calcolano per metà della loro lunghezza: per le altre linee il cui esercizio è svolto in condizioni particolari, il contributo può essere ridotto nella misura massima della metà mediante accordo fra il Governo interessato e l'Ufficio centrale, con riserva di approvazione del Comitato amministrativo.

§ 2. All'atto dell'invio agli Stati membri del rapporto di gestione e dell'estratto dei conti annuali, l'Ufficio centrale invita questi Stati a versare la loro quota di contributo alle spese dell'esercizio decorso nel più breve tempo possibile e non più tardi del 31 dicembre dell'anno di invio.

Dopo tale data, le somme dovute sono gravate dell'interesse in ragione del cinque per cento l'anno.

Se, due anni dopo tale data, uno Stato membro non ha pagato la sua parte di contributo, il suo diritto di voto resta sospeso fino a quando non abbia soddisfatto l'obbligazione di pagamento.

Allo spirare di un termine supplementare di due anni, l'Assemblea generale esamina se il comportamento di tale Stato debba essere considerato come tacita denuncia della Convenzione e ne fissa, se del caso, la data di decorrenza.

§ 3. I contributi non riscossi continuano ad essere dovuti nel caso della denuncia di cui al § 2 e all'articolo 25 nonché nel caso di sospensione del diritto di voto.



§ 4. Le somme non recuperate devono, per quanto possibile, essere coperte mediante i crediti dell'Organizzazione; esse possono essere ripartite su quattro esercizi. La parte del disavanzo è portata su un conto speciale a debito degli altri Stati membri, nella misura in cui essi erano partecipi della Convenzione durante il periodo di morosità; la imputazione è effettuata in proporzione alla lunghezza delle loro linee iscritte nel giorno dell'apertura del conto speciale.

§ 5. Lo Stato che abbia denunciato la Convenzione può divenire nuovamente Stato membro per adesione, a condizione che abbia versato le somme di cui risulta debitore.

§ 6. L'Organizzazione percepisce una remunerazione per coprire le spese particolari derivanti dalle attività previste all'articolo 9, § 2, da l) a n); nei casi previsti all'articolo 9, § 2, l) e m), tale remunerazione è fissata dal Comitato amministrativo, su proposta dell'Ufficio centrale; nel caso previsto all'articolo 9, § 2, n), si può applicare l'articolo 15, § 2.

§ 7.<sup>15</sup> La verifica dei conti è effettuata dal Governo svizzero, secondo le regole fissate nel Mandato Addizionale allegato alla Convenzione propriamente detta e, con riserva di direttive speciali del Comitato Amministrativo, in conformità con le disposizioni del Regolamento finanziario e contabile dell'Organizzazione.

### **Titolo III Arbitrato**

#### **Art. 12           Competenze**

§ 1. I litigi sorti fra gli Stati membri, derivanti dall'interpretazione o dall'applicazione della Convenzione, nonché i litigi tra Stati membri e l'Organizzazione, derivanti dall'interpretazione o dall'applicazione del Protocollo sui privilegi e immunità possono, su richiesta di una delle parti, essere sottoposti al giudizio di un tribunale arbitrale. Le parti determinano liberamente la composizione del tribunale arbitrale e la procedura arbitrale.

§ 2. I litigi

- a) fra imprese di trasporto;
- b) fra imprese di trasporto e utenti;
- c) fra utenti;

derivanti dall'applicazione delle Regole uniformi CIV e dalle Regole uniformi CIM, se non sono definiti in via amichevole o sottoposti alla decisione dei tribunali ordinari, possono, mediante accordo tra le parti interessate, essere sottoposti a un tribunale arbitrale. Gli articoli da 13 a 16 si applicano per la composizione del tribunale arbitrale e per la procedura arbitrale.

<sup>15</sup> Nuovo testo giusta l'art. I n. 5 del Prot. del 20 dic. 1990, in vigore per la Svizzera dal 1° nov. 1996 (RU 1997 789 788; FF 1995 I 271).

§ 3. Ogni Stato può, al momento della firma della Convenzione o del deposito del proprio strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione, riservarsi il diritto di non applicare in tutto o in parte le disposizioni del § 1 e del § 2.

§ 4. Ogni Stato che abbia avanzato una riserva in applicazione del § 3 può rinunziarvi in ogni momento, informandone il Governo depositario.

La rinunzia della riserva produce i suoi effetti il mese successivo alla data in cui il Governo depositario ne dà conoscenza agli Stati.

#### **Art. 13**           Compromesso. Cancelleria

Le parti concludono un compromesso che specifica in particolare:

- a) l'oggetto della controversia;
- b) la composizione del tribunale ed i termini convenuti per la nomina dell'arbitro o degli arbitri;
- c) il luogo convenuto come sede del tribunale.

Il compromesso deve essere comunicato all'Ufficio centrale, il quale assume le funzioni di cancelleria.

#### **Art. 14**           Arbitri

§ 1. Una lista di arbitri è stabilita e tenuta aggiornata dall'Ufficio centrale. Ogni Stato membro può far iscrivere sulla lista degli arbitri due propri cittadini specialisti di diritto internazionale dei trasporti.

§ 2. Il tribunale arbitrale si compone di uno, di tre o di cinque arbitri, in conformità del compromesso.

Gli arbitri sono scelti fra le persone figuranti sulla lista di cui al § 1. Tuttavia, se il compromesso prevede cinque arbitri, ciascuna delle parti può scegliere un arbitro al di fuori della lista.

Se il compromesso prevede un arbitro unico, questi è scelto di comune accordo fra le parti.

Se il compromesso prevede tre o cinque arbitri, ciascuna delle parti sceglie uno o due arbitri, secondo il caso; questi designano di comune accordo il terzo o il quinto arbitro, che presiede il tribunale arbitrale.

In caso di disaccordo tra le parti sulla designazione dell'arbitro unico o tra gli arbitri scelti sulla designazione del terzo o del quinto arbitro, tale designazione è compiuta dal direttore generale dell'Ufficio centrale.

§ 3. L'arbitro unico, il terzo o il quinto arbitro deve essere di una nazionalità diversa da quella delle parti, a meno che queste ultime non siano della stessa nazionalità.

L'intervento nel litigio di una terza parte resta senza effetti sulla composizione del tribunale arbitrale.

**Art. 15** Procedura. Spese

§ 1. Il tribunale arbitrale decide sulla procedura da adottare, tenendo conto segnatamente delle seguenti disposizioni:

- a) istruisce e giudica le cause sulla base degli elementi forniti dalle parti, senza essere vincolato, quando è chiamato a giudicare secondo la legge, dalle interpretazioni delle parti stesse;
- b) non può accordare di più o cosa diversa di quanto richiesto nelle conclusioni dell'attore, né di meno di quanto il convenuto abbia riconosciuto come dovuto;
- c) la sentenza arbitrale, debitamente motivata, è redatta dal tribunale arbitrale e notificata alle parti a cura dell'Ufficio centrale;
- d) salvo contraria disposizione del diritto imperativo del luogo dove risiede il tribunale arbitrale, e salvo contrario accordo delle parti, la sentenza arbitrale è definitiva.

§ 2. Gli onorari degli arbitri sono stabiliti dal direttore generale dell'Ufficio centrale.

La sentenza arbitrale fissa le spese generali e speciali e decide della loro ripartizione tra le parti, nonché di quella degli onorari degli arbitri.

**Art. 16** Prescrizione. Forza esecutiva

§ 1. La messa in atto della procedura arbitrale ha, per quanto riguarda l'interruzione della prescrizione, gli stessi effetti previsti dal diritto positivo disciplinante l'introduzione dell'azione dinanzi al giudice ordinario.

§ 2. La sentenza del tribunale arbitrale nei confronti delle imprese di trasporto o degli utenti acquista forza esecutiva in ogni Stato membro in seguito al compimento delle formalità prescritte nello Stato ove l'esecuzione deve aver luogo. Non è ammessa la revisione sul merito della questione.

**Titolo IV**  
**Disposizioni diverse****Art. 17** Recupero dei crediti insoluti fra imprese di trasporto

§ 1. Le distinte di crediti, derivanti dai trasporti sottoposti alle Regole uniformi e rimasti insoluti, possono essere inviate dall'impresa di trasporto creditrice all'Ufficio centrale al fine di facilitarne il recupero; a tale scopo l'Ufficio mette in mora l'impresa debitrice affinché paghi la somma dovuta o indichi i motivi del suo rifiuto di pagare.

§ 2. Se l'Ufficio centrale ritiene che i motivi del rifiuto siano sufficientemente fondati, propone alle parti di appellarsi o al giudice competente, o al tribunale arbitrale in conformità dell'articolo 12, § 2.

§ 3. Se l'Ufficio centrale ritiene che la totalità o una parte della somma sia effettivamente dovuta, può dopo aver eventualmente consultato un esperto, dichiarare che l'impresa di trasporto debitrice è tenuta a versare all'Ufficio centrale tutto o parte del credito; la somma così versata deve restare in deposito fino alla decisione definitiva di merito del giudice competente o del tribunale arbitrale.

§ 4. Se l'impresa non versa, entro quindici giorni, la somma stabilita dall'Ufficio centrale, questo le trasmette una nuova messa in mora con indicazione delle conseguenze del rifiuto.

§ 5. Se tale nuova messa in mora resta infruttuosa per un periodo di due mesi, l'Ufficio centrale invia allo Stato membro al quale appartiene l'impresa una comunicazione motivata, invitandolo ad adottare delle misure e in particolare ad esaminare se esso debba mantenere sulla lista delle linee quelle di tale impresa.

§ 6. Se lo Stato membro dichiara che, malgrado il mancato pagamento, mantiene l'iscrizione delle linee di tale impresa o se lascia senza risposta per un periodo di sei settimane la comunicazione dell'Ufficio centrale, si reputa, di pieno diritto, che esso garantisca il pagamento di tutti i crediti derivanti dai trasporti sottoposti alle Regole uniformi.

#### **Art. 18** Giudizi. Sequestri. Cauzioni

§ 1. Allorché le sentenze pronunciate in virtù delle disposizioni della Convenzione, in contraddittorio o in contumacia, dal giudice competente, siano divenute esecutive a norma delle leggi applicate da tale giudice, esse acquistano forza esecutiva in ciascuno degli altri Stati membri dopo il compimento delle formalità prescritte nello Stato in cui l'esecuzione deve aver luogo. Non è ammessa la revisione sul merito della questione.

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

Il primo alinea si applica ugualmente alle transazioni giudiziali.

§ 2. I crediti derivati da un trasporto soggetto alle Regole uniformi a favore di una impresa di trasporto verso un'altra impresa di trasporto che non dipende dallo stesso Stato membro, non possono essere sequestrati che in virtù di una sentenza emessa dall'autorità giudiziaria dello Stato membro al quale appartiene l'impresa titolare dei crediti da sequestrare.

§ 3. Il materiale rotabile della ferrovia, nonché gli oggetti di qualsivoglia natura occorrenti per il trasporto e di sua proprietà, quali contenitori, attrezzi di carico e copertoni non possono essere sequestrati su un territorio diverso da quello dello Stato membro al quale appartiene la ferrovia proprietaria, se non in forza di sentenza resa dall'autorità giudiziaria di tale Stato.

I carri privati nonché gli oggetti di qualsivoglia natura occorrenti per il trasporto che sono ivi contenuti appartenenti al proprietario del carro, non possono essere sequestrati su di un territorio diverso da quello dello Stato in cui il proprietario ha il domicilio, se non in forza di sentenza resa dall'autorità giudiziaria di tale Stato.

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

## **Titolo V**

### **Modificazione della Convenzione**

#### **Art. 19**           Competenza

§ 1. Gli Stati membri inviano le proposte di modificazione della Convenzione all'Ufficio centrale, il quale le porta immediatamente a conoscenza degli Stati membri.

§ 2. L'Assemblea generale decide sulle proposte di modificazione relative alle disposizioni della Convenzione non previste ai §§ 3 e 4.

L'iscrizione di una proposta di modificazione all'ordine del giorno di una sessione dell'Assemblea generale deve riportare l'adesione di almeno un terzo degli Stati membri.

Investita di una proposta di modificazione, l'Assemblea generale può decidere, con la maggioranza di cui all'articolo 6, § 5, che una siffatta proposta presenta un carattere di stretta connessione con una o più disposizioni la cui modificazione rientra nella competenza della Commissione di revisione in conformità del § 3. In tale caso, l'Assemblea generale è legittimata a decidere ugualmente sulla modificazione di questa o di queste disposizioni.

§ 3.<sup>16</sup> Salvo difformi decisioni adottate dall'Assemblea generale giusta il § 2, alinea 3, la Commissione di revisione decide sulle proposte di modificazione relative alle disposizioni qui di seguito indicate:

- a) Mandato addizionale per la verifica dei conti;
- b) Regole uniformi CIV:
  - articolo 1, § 3; articolo 4, § 2; articoli 5 (eccetto il § 2), 6, da 9 a 14, 15 (eccetto il § 6), da 16 a 21, 22, § 3; articoli da 23 a 25, 37, 43 (eccetto i §§ 2 e 4), 48, 49, da 56 a 58, 61;
  - gli importi espressi in unità di conto agli articoli 30, 31, 38, 40 e 41, quando la modificazione tende ad una maggiorazione di tali importi;
- c) Regole uniformi CIM:
  - articolo 1, § 2; articolo 3, §§ da 2 a 5; articoli 4, 5, 6 (eccetto il § 3), 7, 8, da 11 a 13, 14 (eccetto il § 7), da 15 a 17, 19 (eccetto il § 4), 20 (eccetto il § 3), da 21 a 24, 25 (eccetto il § 3), 26 (eccetto il § 2), 27, 28, §§ 3 e 6; articoli 29, 30 (eccetto il § 3), 31, 32 (eccetto il § 3), 33 (eccetto il § 5), 34, 38, 39, 41, 45, 46, 47 (eccetto il § 3), 48 (nella misura in cui si tratta di procedere ad un adattamento al diritto di trasporto internazionale marittimo), 52, 53, da 59 a 61, 64, 65;

<sup>16</sup> Aggiornato dall'art. I n. 6 del Prot. del 20 dic. 1990, in vigore per la Svizzera dal 1° nov. 1996 (RU 1997 789 788; FF 1995 I 271).

- l'importo espresso in unità di conto all'articolo 40, quando la modificazione tende ad una maggiorazione di tale importo;
- Regolamento concernente il trasporto internazionale per ferrovia dei carri privati (RIP), Allegato II;
- Regolamento concernente il trasporto internazionale per ferrovia dei contenitori (RICO), Allegato III;
- Regolamento concernente il trasporto internazionale per ferrovia dei colli espressi (RIEx), Allegato IV.

§ 4. La Commissione di esperti decide sulle proposte di modificazione relative alle disposizioni del Regolamento concernente il trasporto internazionale per ferrovia delle merci pericolose (RID), Allegato I alle Regole uniformi CIM.

#### **Art. 20** Decisioni dell'Assemblea generale

§ 1. Le modificazioni decise dall'Assemblea generale sono raccolte in un protocollo firmato dai rappresentanti degli Stati membri. Tale protocollo è sottoposto a ratifica, accettazione o approvazione; gli strumenti di ratifica, di accettazione o di approvazione sono depositati il più sollecitamente possibile presso il Governo depositario.

§ 2. Allorché il protocollo sarà ratificato, accettato o approvato da più di due terzi degli Stati membri, l'entrata in vigore delle decisioni ha luogo allo spirare del termine fissato dall'Assemblea generale.

§ 3. L'applicazione delle Regole uniformi CIV e CIM è sospesa dal momento dell'entrata in vigore delle decisioni, per il traffico con e fra gli Stati membri che non avessero ancora depositato il proprio strumento di ratifica, di accettazione o di approvazione un mese prima della data prevista per tale entrata in vigore. L'Ufficio centrale notifica agli Stati membri tale sospensione; questa termina allo spirare di un mese a partire dalla data della notificazione da parte dell'Ufficio centrale della ratifica, dell'accettazione o dell'approvazione delle dette decisioni da parte degli Stati suddetti.

Tale sospensione non ha effetto per gli Stati membri che abbiano comunicato all'Ufficio centrale che essi applicano, senza aver depositato il proprio strumento di ratifica, di accettazione o di approvazione, le modificazioni decise dall'Assemblea generale.

#### **Art. 21** Decisioni delle Commissioni

§ 1. Le modificazioni decise dalle Commissioni sono notificate dall'Ufficio centrale agli Stati membri.

§ 2. Tali decisioni entrano in vigore per tutti gli Stati membri il primo giorno del dodicesimo mese successivo a quello nel corso del quale l'Ufficio centrale le ha notificate agli Stati membri, salvo l'opposizione di un terzo degli Stati membri formulata entro quattro mesi a decorrere dalla data della notificazione.

Tuttavia, se uno Stato membro formula delle obiezioni avverso una decisione della Commissione di revisione nel termine di quattro mesi e denuncia la Convenzione non più tardi di due mesi prima della data prevista per l'entrata in vigore di tale

decisione, quest'ultima non entra in vigore che al momento in cui la denuncia da parte dello Stato interessato produce effetto.

## **Titolo VI**

### **Disposizioni finali**

**Art. 22** Firma, ratifica, accettazione, approvazione della Convenzione

§ 1. La Convenzione resta aperta a Berna, presso il Governo svizzero, fino al 31 dicembre 1980, alla firma degli Stati che sono stati invitati alla ottava Conferenza di revisione ordinaria delle Convenzioni CIM e CIV.

§ 2. La Convenzione è sottoposta a ratifica, accettazione o approvazione; gli strumenti di ratifica, di accettazione o approvazione sono depositati presso il Governo svizzero, quale governo depositario.

**Art. 23** Adesione alla Convenzione

§ 1. Gli Stati che, invitati all'ottava Conferenza di revisione ordinaria delle Convenzioni CIM e CIV, non abbiano sottoscritto la Convenzione nel termine previsto all'articolo 22, § 1, possono ciononostante notificare la loro adesione alla Convenzione prima della sua entrata in vigore. Lo strumento di adesione è depositato presso il Governo depositario.

§ 2. Ogni Stato che desidera aderire alla Convenzione dopo la sua entrata in vigore invia al Governo depositario una richiesta ed una nota sulla situazione delle sue imprese di trasporto per ferrovia circa i trasporti internazionali. Il Governo depositario le comunica agli Stati membri ed all'Ufficio centrale.

La richiesta è ritenuta accettata di pieno diritto sei mesi dopo la comunicazione di cui sopra, salvo opposizione formulata presso il Governo depositario da cinque Stati membri. Il Governo depositario ne dà avviso allo Stato richiedente, nonché agli Stati membri e all'Ufficio centrale. Il nuovo Stato membro si conforma senza indugio alle disposizioni dell'articolo 10.

In caso di opposizione, il Governo depositario sottopone la richiesta di adesione all'Assemblea generale, che decide al riguardo.

Successivamente al deposito dello strumento di adesione, questa produce effetti il primo giorno del secondo mese successivo a quello nel corso del quale l'Ufficio centrale ha notificato agli Stati membri la lista delle linee del nuovo Stato membro.

§ 3. Ogni adesione alla Convenzione non può riguardare che la Convenzione e le sue modificazioni in vigore.

**Art. 24** Entrata in vigore della Convenzione

§ 1. Allorché gli strumenti di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione sono stati depositati da quindici Stati, il Governo depositario si mette in relazione

con i Governi interessati allo scopo di convenire l'entrata in vigore della Convenzione.

§ 2. L'entrata in vigore della Convenzione comporta l'abrogazione delle Convenzioni internazionali concernenti il trasporto per ferrovia delle merci (CIM)<sup>17</sup> e dei viaggiatori e dei bagagli (CIV) del 7 febbraio 1970<sup>18</sup> nonché della Convenzione Addizionale alla CIV relativa alla responsabilità della ferrovia per la morte e il ferimento di viaggiatori del 26 febbraio 1966<sup>19</sup>.

#### **Art. 25** Denuncia alla Convenzione

Ogni Stato membro che desideri denunciare la Convenzione ne dà avviso al Governo depositario. La denuncia produce effetto il 31 dicembre dell'anno successivo.

#### **Art. 26** Funzioni del Governo depositario

Il Governo depositario avvisa gli Stati invitati all'ottava Conferenza di revisione ordinaria delle Convenzioni CIM e CIV, gli altri Stati che hanno aderito alla Convenzione, nonché l'Ufficio centrale:

- a) delle sottoscrizioni della Convenzione, del deposito degli strumenti di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione e delle notificazioni di denuncia;
- b) della data in cui la Convenzione entra in vigore, in applicazione dell'articolo 24;
- c) del deposito degli strumenti di ratifica, di accettazione o di approvazione dei protocolli indicati nell'articolo 20.

#### **Art. 27** Riserve alla Convenzione

Non sono ammesse riserve alla Convenzione eccetto quelle espressamente previste in quest'ultima.

#### **Art. 28** Testi della Convenzione

La Convenzione è conclusa e firmata in lingua francese.

Al testo francese sono aggiunte delle traduzioni ufficiali nelle lingue tedesca, inglese, araba, italiana e olandese. Il solo testo francese fa fede.

*In fede di che*, i sottoscritti debitamente autorizzati dai loro rispettivi Governi, hanno firmato la presente Convenzione.

<sup>17</sup> [RU 1975 189]

<sup>18</sup> [RU 1975 268]

<sup>19</sup> [RU 1972 2779, 1975 310 312]



Fatto a Berna, il nove maggio millenovecentottanta, in un solo esemplare originale in lingua francese, che resta depositato negli Archivi della Confederazione svizzera. Una copia conforme autenticata sarà rimessa a ciascuno degli Stati membri.

*(Seguono le firme)*

---

## **Protocollo sui privilegi ed immunità dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF)**

---

### **Art. 1**

§ 1. Nel quadro delle sue attività ufficiali, l'Organizzazione beneficia dell'immunità di giurisdizione e di esecuzione salvo:

- a) il caso particolare in cui l'Organizzazione abbia rinunciato espressamente in una certa misura ad una tale immunità;
- b) il caso di azione civile di risarcimento, intentata da un terzo, relativa ad un incidente causato da un veicolo automotore od ogni altro mezzo di trasporto appartenente all'Organizzazione o circolante per suo conto od in caso di infrazione alla regolamentazione della circolazione riguardante i mezzi di trasporto suddetti;
- c) il caso di domanda riconvenzionale direttamente collegata ad una procedura intentata a titolo principale dall'Organizzazione;
- d) il caso di sequestro, ordinato con decisione giudiziaria sulle retribuzioni, salari ed altri emolumenti dovuti dall'Organizzazione ad un suo funzionario.

§ 2. Gli averi ed i beni dell'Organizzazione, qualunque sia il luogo in cui essi si trovino, beneficiano dell'immunità verso ogni forma di requisizione, confisca, deposito presso terzi od altra forma di sequestro o di espropriazione forzata, salvo nella misura in cui lo richiedano temporaneamente la prevenzione degli incidenti che mettono in causa veicoli automotori appartenenti all'Organizzazione o circolanti per conto di quest'ultima e le inchieste alle quali gli incidenti suddetti possano dare luogo.

Tuttavia, qualora sia necessaria una espropriazione per pubblica utilità, debbono essere prese tutte le misure necessarie atte ad impedire che essa non costituisca ostacolo all'esercizio delle attività dell'Organizzazione e deve essere preventivamente e senza indugio versata un'adeguata indennità.

§ 3. Ogni Stato membro esonera dalle imposte dirette l'Organizzazione, i suoi beni e le sue entrate, per l'esercizio delle sue attività ufficiali. Quando sono effettuati od utilizzati dall'Organizzazione acquisti o servizi di notevole importo, strettamente necessari per l'esercizio delle sue attività ufficiali, e quando il prezzo di tali acquisti o servizi comprende tasse o diritti, sono adottate appropriate disposizioni dagli Stati membri, quando ciò sia possibile, per l'esonero dalle tasse o diritti di tale natura o per il rimborso del loro importo.

Nessun esonero è accordato per quanto concerne le imposte e tasse che non costituiscono che una semplice remunerazione di servizi resi.

I prodotti importati o esportati dall'Organizzazione e strettamente necessari per l'esercizio delle sue attività ufficiali, sono esonerati da tutti i diritti e tasse percepiti all'atto dell'importazione o dell'esportazione.

Nessun esonero è accordato, agli effetti del presente articolo, per quanto concerne gli acquisti e le importazioni di beni o la fornitura di servizi destinati ai bisogni propri dei funzionari dell'Organizzazione.

§ 4. I beni acquistati od importati in conformità del § 3, non possono essere venduti né ceduti, né utilizzati diversamente dalle condizioni fissate dagli Stati membri che hanno accordato gli esoneri.

§ 5. Le attività ufficiali dell'Organizzazione previste dal presente Protocollo sono quelle che rispondono agli scopi definiti nell'articolo 2 della Convenzione.

## **Art. 2**

§ 1. L'Organizzazione può ricevere e detenere ogni fondo, divisa, numerario o valore mobiliare; essa ne può disporre liberamente per tutti gli usi previsti dalla Convenzione ed avere conti in qualunque tipo di moneta nella misura necessaria per far fronte ai suoi impegni.

§ 2. Per le sue comunicazioni ufficiali ed il trasferimento di tutti i suoi documenti, l'Organizzazione beneficia di un trattamento non meno favorevole di quello accordato da ogni Stato membro alle altre organizzazioni internazionali equipollenti.

## **Art. 3**

I rappresentanti degli Stati membri godono nell'esercizio delle proprie funzioni e per la durata dei loro viaggi di servizio, dei privilegi ed immunità di cui appreso sul territorio di ogni Stato membro:

- a) immunità di giurisdizione, anche dopo la fine della loro missione, per gli atti, comprese le parole e gli scritti, da essi compiuti nell'esercizio delle proprie funzioni; non è tuttavia concesso il godimento di detta immunità in caso di danno derivante da un incidente causato da un veicolo automotore o da ogni altro mezzo di trasporto appartenente ad un rappresentante di uno Stato membro o da lui condotto o in caso di infrazione alla regolamentazione della circolazione relativa al mezzo di trasporto citato;
- b) immunità di arresto e di detenzione preventiva, salvo il caso di reato flagrante;
- c) immunità di sequestro dei loro bagagli personali, salvo il caso di reato flagrante;
- d) inviolabilità di tutte le loro carte e documenti ufficiali;
- e) esenzione per loro stessi e per i loro congiunti di tutte le misure limitative dell'ingresso e di tutte le formalità di registrazione degli stranieri;
- f) stesse facilitazioni, per quanto concerne le regolamentazioni monetarie o di cambio accordate ai rappresentanti di Governi esteri in missione ufficiale temporanea.

**Art. 4**

I funzionari dell'Organizzazione godono, nell'esercizio delle proprie funzioni, dei privilegi ed immunità di cui appresso sul territorio di ogni Stato membro:

- a) immunità di giurisdizione per le attività, anche orali o scritte, compiute nell'esercizio delle proprie funzioni e nei limiti delle loro attribuzioni, anche dopo che essi hanno cessato di essere al servizio dell'Organizzazione; non è tuttavia concesso il godimento di detta immunità in caso di danno derivante da un incidente causato da un veicolo automotore o da altro mezzo di trasporto appartenente ad un funzionario dell'Organizzazione o da lui condotto o in caso di infrazione alla regolamentazione della circolazione relativa al mezzo di trasporto citato;
- b) inviolabilità di tutte le loro carte e documenti ufficiali;
- c) stesse eccezioni alle disposizioni che limitano l'immigrazione e la registrazione degli stranieri riconosciuta generalmente ai funzionari delle organizzazioni internazionali; gli appartenenti alle loro famiglie che fanno parte del loro nucleo familiare godono delle stesse facilitazioni;
- d) esonero dalla imposta nazionale sul reddito, con riserva di introduzione a favore dell'Organizzazione, di un prelievo interno sugli stipendi, salari ed altri emolumenti versati dall'Organizzazione; tuttavia, gli Stati membri hanno la possibilità di tenere conto di questi stipendi, salari ed emolumenti nel calcolo dell'ammontare dell'imposta da percepire sulle entrate provenienti da altre fonti; gli Stati membri non sono tenuti ad applicare detto esonero fiscale sulle indennità e pensioni e sulle rendite di sopravvivenza versate dall'Organizzazione ai suoi ex funzionari o loro aventi diritto.
- e) per quanto concerne la regolamentazione sul cambio, gli stessi privilegi generalmente riconosciuti ai funzionari delle organizzazioni internazionali;
- f) in periodo di crisi internazionale le stesse facilitazioni di rimpatrio per essi e gli appartenenti al loro nucleo familiare, accordate ai funzionari delle organizzazioni internazionali.

**Art. 5**

Gli esperti dei quali l'Organizzazione si avvale, quando esercitano funzioni presso l'Organizzazione o compiono delle missioni per essa stessa, godono dei privilegi e immunità di cui appresso, nella misura in cui tali privilegi sono necessari per l'esercizio delle loro funzioni, anche durante i viaggi effettuati nell'esercizio di dette funzioni o nel corso di dette missioni:

- a) immunità di giurisdizione per le attività, anche orali o scritte, compiute nell'esercizio delle loro funzioni; non è tuttavia concesso il godimento di detta immunità in caso di danno derivante da un incidente causato da un veicolo automotore o da altro mezzo di trasporto appartenente ad un esperto o da lui condotto o in caso di infrazione alla regolamentazione della circolazione relativa al mezzo di trasporto citato; gli esperti continuano a benefi-

ciare di detta immunità anche dopo la cessazione delle loro funzioni presso l'Organizzazione;

- b) inviolabilità di tutte le loro carte e documenti ufficiali;
- c) facilitazioni di cambio necessarie per il trasferimento della loro remunerazione;
- d) stesse facilitazioni, per quanto concerne i bagagli personali, accordate agli agenti dei Governi esteri in missione ufficiale temporanea.

#### **Art. 6**

§ 1. I privilegi e immunità previsti dal presente Protocollo sono istituiti unicamente al fine di assicurare, in ogni circostanza, il libero funzionamento dell'Organizzazione e la completa indipendenza delle persone alle quali essi sono accordati. Le autorità competenti tolgono ogni immunità in tutti i casi in cui il loro mantenimento sia suscettibile di ostacolare l'azione della giustizia e in cui esse possano essere tolte senza recare pregiudizio alla realizzazione dell'obiettivo per il quale siano state accordate.

§ 2. Le autorità competenti di cui al § 1 sono:

- gli Stati membri, per i loro rappresentanti,
- il Comitato amministrativo per il direttore generale,
- il direttore generale per gli altri funzionari nonché per gli esperti dei quali l'Organizzazione si avvale.

#### **Art. 7**

§ 1. Nessuna disposizione del presente Protocollo può mettere in causa il diritto di ogni Stato membro di prendere tutte le precauzioni utili nell'interesse della sua pubblica sicurezza.

§ 2. L'Organizzazione coopera in ogni momento con le autorità competenti degli Stati membri allo scopo di facilitare una buona amministrazione della giustizia, di assicurare il rispetto delle leggi e regolamenti degli Stati membri interessati e di impedire ogni abuso cui possono dar luogo i privilegi e immunità previsti nel presente Protocollo.

#### **Art. 8**

Nessuno Stato membro ha l'obbligo di accordare i privilegi e immunità menzionati nel presente Protocollo

- all'articolo 3, ad eccezione della lettera d),
- all'articolo 4, ad eccezione delle lettere a), b) e d),
- all'articolo 5, ad eccezione delle lettere a) e b)

ai propri cittadini o alle persone che hanno in esso la loro residenza permanente.

**Art. 9**

L'Organizzazione può concludere con uno o più Stati membri accordi complementari per l'applicazione delle disposizioni del presente Protocollo per quanto concerne detto o detti Stati membri, nonché altri accordi per assicurare il buon funzionamento dell'Organizzazione.

## **Mandato addizionale per la verifica dei conti**

1. Il Verificatore verifica i conti dell'Organizzazione, ivi compresi tutti i fondi fiduciari e conti speciali qualora lo ritenga necessario per assicurarsi:

- a) che i documenti finanziari siano conformi ai libri e alle scritture dell'Organizzazione;
- b) che le operazioni finanziarie di cui i documenti rendono conto siano state condotte in conformità con le Regole ed i Regolamenti, le disposizioni di bilancio e le altre direttive dell'Organizzazione;
- c) che i valori e il numerario depositati in banca o in cassa siano stati verificati sia mediante certificati ricevuti direttamente dai depositari dell'Organizzazione, sia conteggiandoli effettivamente;
- d) che i controlli interni ivi compresa la verifica interna dei conti, siano adeguati;
- e) che tutte le voci dell'attivo e del passivo così come tutte le eccedenze e i disavanzi siano stati contabilizzati secondo procedure che ritiene soddisfacenti.

2. Il Verificatore è il solo competente ad accettare in tutto o in parte le attestazioni e le giustificazioni fornite dal Direttore Generale. Se lo ritiene opportuno, egli può procedere all'esame e alla verifica dettagliata di ogni documento contabile relativo sia alle operazioni finanziarie sia alle forniture e al materiale.

3. Il Verificatore ha libero accesso, in ogni momento, a tutti i libri, scritture, documenti contabili e altre informazioni che ritiene necessari.

4. Il Verificatore non è competente a respingere alcuna voce dei conti, ma richiama immediatamente l'attenzione del Direttore Generale su ogni operazione la cui regolarità od opportunità gli sembri discutibile, affinché quest'ultimo prenda le misure del caso.

5. Il Verificatore presenta e firma un'attestazione sui documenti finanziari nei seguenti termini: «Ho esaminato i documenti finanziari dell'Organizzazione per l'esercizio finanziario che è terminato il 31 dicembre ... Il mio esame ha comportato un'analisi generale dei metodi contabili e il controllo dei documenti contabili e degli altri giustificativi che mi sono parsi necessari nella circostanza.» Questa attestazione indica, secondo il caso, che:

- a) i documenti finanziari riflettono in maniera soddisfacente la situazione finanziaria alla data di scadenza del periodo considerato nonché i risultati delle operazioni condotte durante il periodo che si è concluso a quella data;

<sup>20</sup> Introdotto dall'art. I n. 6 del Prot. del 20 dic. 1990, in vigore per la Svizzera dal 1° nov. 1996 (RU 1997 789 788; FF 1995 I 271).

- b) i documenti finanziari sono stati definiti conformemente ai principi contabili indicati;
  - c) i principi finanziari sono stati applicati secondo modalità che concordavano con quelle adottate durante l'esercizio finanziario precedente;
  - d) le operazioni finanziarie sono state condotte in conformità con le regole ed i Regolamenti, le disposizioni di bilancio e le altre direttive dell'Organizzazione.
6. Nel suo rapporto sulle operazioni finanziarie, il Verificatore indica:
- a) la natura e l'estensione della verifica che ha eseguito;
  - b) gli elementi che hanno una connessione con il carattere completo o l'esattezza dei conti, ivi compresi all'occorrenza:
    - 1) le informazioni necessarie all'interpretazione e alla valutazione corrette dei conti;
    - 2) ogni somma che avrebbe dovuto essere percepita ma che non è stata registrata in conto;
    - 3) ogni somma che è stata oggetto di impegno di spesa regolare o prevista e che non è stata contabilizzata o di cui non si è tenuto conto nei rendiconti finanziari;
    - 4) le spese per le quali non sono stati prodotti documenti giustificativi sufficienti;
    - 5) l'accertamento che i libri contabili sono stati tenuti nella buona e dovuta forma. All'occorrenza rilevare il caso in cui la presentazione materiale dei documenti finanziari si discosta dai principi contabili generalmente riconosciuti e costantemente applicati;
  - c) le altre questioni sulle quali è il caso di richiamare l'attenzione del Comitato Amministrativo, per esempio:
    - 1) il caso di frode o di presunzione di frode
    - 2) lo sperpero o l'utilizzazione irregolare dei fondi o di altri averi dell'Organizzazione (quand'anche i conti relativi all'operazione effettuata fossero in regola);
    - 3) le spese che potrebbero comportare ulteriori considerevoli esborsi finanziari per l'Organizzazione;
    - 4) ogni vizio, generale o particolare, del sistema di controllo delle entrate e delle spese o delle forniture e del materiale;
    - 5) le spese non conformi alle intenzioni del Comitato Amministrativo tenuto conto degli storni debitamente autorizzati all'interno del bilancio;
    - 6) i superamenti dei limiti di credito, tenuto conto delle modificazioni risultanti dagli storni debitamente autorizzati all'interno del bilancio;
    - 7) le spese non conformi alle autorizzazioni che le regolano;
  - d) l'esattezza o l'inesattezza dei conti relativi alle forniture e al materiale, accertata dopo l'inventario e l'esame dei libri.



Inoltre, il rapporto può menzionare operazioni che sono state contabilizzate nel corso di un esercizio precedente e a proposito delle quali siano state ottenute nuove informazioni od operazioni che dovevano essere fatte nel corso di un esercizio successivo e in merito alle quali sembri auspicabile informare il Comitato Amministrativo anticipatamente.

7. Il Verificatore non deve in nessun caso far figurare critiche nel suo rapporto senza dare prima al Direttore Generale un'adeguata possibilità di spiegazione.

8. Il Verificatore comunica al Comitato Amministrativo e al Direttore Generale gli accertamenti effettuati in ragione della verifica. Egli può, inoltre, presentare ogni commento che giudica appropriato in merito al rapporto finanziario del Direttore Generale.

9. Nella misura in cui il Verificatore ha proceduto ad una verifica sommaria o non ha potuto ottenere delle giustificazioni sufficienti, deve menzionarlo nella sua attestazione o nel rapporto, precisando le ragioni delle sue osservazioni così come le conseguenze che ne derivano per la situazione finanziaria e le operazioni finanziarie contabilizzate.

## **Regole uniformi concernenti il contratto di trasporto internazionale per ferrovia dei viaggiatori e dei bagagli (CIV)**

### **Titolo I Generalità**

#### **Art. 1** Campo di applicazione

§ 1.<sup>22</sup> Salvo le eccezioni previste agli articoli 2, 3 e 33, le Regole Uniformi si applicano a tutti i trasporti di viaggiatori e bagagli ivi compresi le autovetture, effettuati con titoli di trasporto internazionali validi per un percorso che tocchi i territori di almeno due Stati e che comprenda esclusivamente linee iscritte nella lista prevista agli articoli 3 e 10 della Convenzione, così come, se del caso, ai trasporti assimilati conformemente all'articolo 2, § 2, alinea 2 della Convenzione.

Le Regole Uniformi si applicano ugualmente, per ciò che concerne la responsabilità della ferrovia in caso di morte o di ferimento di viaggiatori, alle persone che accompagnano una spedizione il cui trasporto viene effettuato conformemente alle Regole Uniformi concernenti il contratto di trasporto internazionale delle merci per ferrovia (CIM).

§ 2. Le tariffe internazionali determinano le relazioni per le quali sono rilasciati i documenti internazionali di trasporto.

§ 3. Il termine «stazione» contenuto nelle Regole uniformi comprende: le stazioni ferroviarie, i porti per i servizi di navigazione e ogni altro impianto delle imprese di trasporto, aperti al pubblico per l'esecuzione del contratto di trasporto.

#### **Art. 2** Eccezioni al campo di applicazione

§ 1. I trasporti la cui stazione di partenza e quella di destinazione sono situate sul territorio di uno stesso Stato e che toccano il territorio di un altro Stato solamente in transito non sono soggetti alle Regole uniformi:

- a) se le linee su cui si effettua il transito sono esercitate esclusivamente da una ferrovia dello Stato di partenza o
- b) se gli Stati o le ferrovie interessate hanno convenuto di non considerare come internazionali questi trasporti.

<sup>21</sup> Aggiornata giusta la Dec. della Commissione di revisione del 21 dic. 1989, in vigore dal 1° gen. 1991 (RU 1991 907).

<sup>22</sup> Nuovo testo giusta l'art. II n. 1 del Prot. del 20 dic. 1990, in vigore per la Svizzera dal 1° nov. 1996 (RU 1997 789 788; FF 1995 I 271).

§ 2. I trasporti fra stazioni di due Stati limitrofi e i trasporti tra stazioni di due Stati in transito per il territorio di un terzo Stato, se si effettuano su linee esercitate esclusivamente da una ferrovia di uno di questi tre Stati e se le leggi e i regolamenti di uno di tali Stati non vi si oppongono, sono soggetti al regime del traffico interno applicabile a detta ferrovia.

**Art. 3** Riserva relativa alla responsabilità in caso di morte e di ferimento di viaggiatori

§ 1. Ogni Stato può, al momento della firma della presenta Convenzione o del deposito dello strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione, riservarsi il diritto di non applicare, ai viaggiatori vittime di incidenti sopravvenuti sul proprio territorio, l'insieme delle disposizioni relative alla responsabilità della ferrovia in caso di morte e di ferimento di viaggiatori, allorché questi siano suoi cittadini o persone aventi in detto Stato la loro residenza abituale.

§ 2. Ogni Stato che abbia fatto la suddetta riserva può rinunciarvi in ogni momento informando il Governo depositario. La rinuncia alla riserva produce i suoi effetti un mese dopo la data della comunicazione che il Governo svizzero dà agli Stati.

**Art. 4** Obbligo di trasportare

§ 1. La ferrovia deve effettuare, alle condizioni delle Regole uniformi, qualunque trasporto di viaggiatori e bagagli, purché:

- a) il viaggiatore osservi le prescrizioni delle Regole uniformi, delle disposizioni complementari e delle tariffe internazionali;
- b) il trasporto sia possibile con il personale ed i mezzi normali di trasporto che permettono di soddisfare i bisogni regolari del traffico;
- c) il trasporto non sia impedito da circostanze che la ferrovia non possa evitare ed alle quali non dipenda da essa ovviare.

§ 2. Quando l'autorità competente abbia deciso che il servizio sia soppresso in tutto o in parte, i provvedimenti devono essere portati senza indugio a conoscenza del pubblico e delle ferrovie; queste informano in proposito le ferrovie degli altri Stati ai fini della loro pubblicazione.

§ 3. Qualsiasi infrazione commessa dalla ferrovia alle disposizioni del presente articolo può dar luogo ad azione per il risarcimento del danno causato.

**Art. 5** Tariffe. Accordi particolari

§ 1. Le tariffe internazionali devono contenere tutte le condizioni speciali applicabili al trasporto, specialmente gli elementi necessari per il calcolo dei prezzi di trasporto e delle spese accessorie e, se del caso, le condizioni di conversione delle monete.

Le condizioni delle tariffe internazionali non possono derogare alle Regole uniformi se non sono da queste espressamente previste.

§ 2. Le tariffe internazionali devono essere applicate a tutti alle stesse condizioni.

§ 3. Le ferrovie possono concludere degli accordi particolari che comportino riduzioni di prezzi od altre agevolazioni, nella misura in cui siano praticate condizioni equiparabili nei confronti dei viaggiatori che si trovino in situazioni equiparabili.

Riduzioni di prezzi od altre agevolazioni possono essere accordate per il servizio della ferrovia, per il servizio di pubbliche amministrazioni e per gli enti di beneficenza, di educazione e di istruzione.

La pubblicazione dei provvedimenti presi in virtù del primo e del secondo alinea non è obbligatoria.

§ 4. La pubblicazione delle tariffe internazionali è obbligatoria soltanto negli Stati le cui ferrovie partecipano a queste tariffe come reti di partenza o di arrivo. Queste tariffe e le loro modificazioni entrano in vigore alla data stabilita all'atto della loro pubblicazione. In caso di aumento di prezzi o di aggravamento delle condizioni di trasporto, previste nelle tariffe medesime, le modificazioni entrano in vigore non prima di sei giorni dopo la loro pubblicazione.

Le modificazioni apportate ai prezzi di trasporto ed alle spese accessorie, previste nelle tariffe internazionali per tener conto delle fluttuazioni di cambio, come anche le rettifiche di errori evidenti, entrano in vigore il giorno successivo a quello della loro pubblicazione.

§ 5. In ogni stazione abilitata al traffico internazionale, il viaggiatore può consultare le tariffe internazionali o gli estratti di dette tariffe indicanti i prezzi dei biglietti internazionali ivi in vendita e le corrispondenti tasse per i bagagli.

#### **Art. 6** Unità di conto. Corso di conversione o di accettazione delle valute

§ 1. L'unità di conto prevista dalle Regole uniformi è il Diritto speciale di prelievo così definito dal Fondo Monetario Internazionale.

Il valore, in Diritto speciale di prelievo, della moneta nazionale di uno Stato membro del Fondo Monetario Internazionale è calcolato secondo il metodo di valutazione applicato dal Fondo Monetario Internazionale per le proprie operazioni e transazioni.

§ 2. Il valore, in Diritto speciale di prelievo, della moneta nazionale di uno Stato non membro del Fondo Monetario Internazionale è calcolato nel modo determinato da detto Stato.

Questo calcolo deve esprimere in moneta nazionale un valore reale il più vicino possibile a quello che risulterebbe dall'applicazione del § 1.

§ 3. Per uno Stato non membro del Fondo Monetario Internazionale, la cui legislazione non permette di applicare il § 1 od il § 2, l'unità di conto prevista dalle Regole uniformi è considerata uguale a tre franchi-oro.

Il franco-oro è pari a 10/31 di un grammo d'oro al titolo di 0,900.

La conversione del franco-oro deve esprimere in moneta nazionale un valore reale il più vicino possibile a quello che risulterebbe dall'applicazione del § 1.

§ 4. Gli Stati, nei tre mesi successivi all'entrata in vigore della Convenzione e ogni volta che un mutamento si produca nel loro metodo di calcolo o nel valore della loro moneta nazionale in rapporto all'unità di conto, comunicano all'Ufficio centrale il

loro metodo di calcolo conformemente al § 2 od i risultati della conversione conformemente al § 3.

L'Ufficio centrale notifica dette informazioni agli Stati.

§ 5. La ferrovia deve pubblicare i corsi ai quali:

- a) essa effettua la conversione delle somme espresse in unità monetarie estere, pagabili in moneta nazionale (corso di conversione);
- b) essa accetta in pagamento monete estere (corso di accettazione).

#### **Art. 7** Disposizioni complementari

§ 1. Due o più Stati o due o più ferrovie possono stabilire disposizioni complementari per l'esecuzione delle Regole uniformi. Esse non possono derogare alle Regole uniformi se non sono espressamente previste da queste.

§ 2. Le disposizioni complementari sono messe in vigore e pubblicate nelle forme previste dalle leggi e dai regolamenti di ciascuno Stato. Le disposizioni complementari e la loro entrata in vigore sono comunicate all'Ufficio centrale.

#### **Art. 8** Diritto nazionale

§ 1. Per quanto non previsto nelle Regole uniformi, nelle disposizioni complementari e nelle tariffe internazionali, si applica il diritto nazionale.

§ 2. Per diritto nazionale si intende quello dello Stato in cui l'avente diritto fa valere i suoi diritti, comprese le regole relative ai conflitti di legge.

§ 3. Per l'applicazione delle disposizioni relative alla responsabilità della ferrovia in caso di morte e di ferimento di viaggiatori, il diritto nazionale è quello dello Stato sul cui territorio si è verificato l'incidente sofferto dal viaggiatore, comprese le regole relative ai conflitti di legge.

## **Titolo II** **Contratto di trasporto**

### **Capitolo I** **Trasporto di viaggiatori**

#### **Art. 9** Orario e utilizzazione dei treni

§ 1. La ferrovia è tenuta a portare a conoscenza del pubblico, in modo idoneo, l'orario dei treni.

§ 2. Gli orari o le tariffe devono indicare le limitazioni di utilizzazione di certi treni o di certe classi di vetture.

**Art. 10** Esclusione dal trasporto  
Ammissione a determinate condizioni

§ 1. Sono escluse dal trasporto o possono esserne escluse durante il viaggio:

- a) le persone in stato di ubriachezza, quelle che tengono un contegno sconveniente o non osservano le prescrizioni in vigore in ciascuno Stato; queste persone non hanno diritto al rimborso né del prezzo del biglietto, né della tassa pagata per il trasporto dei loro bagagli;
- b) le persone che per malattia o per altre cause potessero in modo evidente essere d'incomodo ai loro vicini, salvo che per tali persone sia stato riservato o possa essere messo a disposizione un compartimento intero a pagamento. Tuttavia, le persone ammalatesi durante il viaggio debbono essere trasportate almeno fino alla prima stazione dove possano trovare le cure necessarie; il prezzo del viaggio viene loro rimborsato, conformemente all'articolo 25, previa deduzione della parte relativa al percorso effettuato; se del caso, si procede in modo analogo circa il trasporto dei bagagli.

§ 2. Per il trasporto delle persone affette da malattie contagiose valgono le Convenzione i regolamenti internazionali o in mancanza di questi, le leggi e i regolamenti di ciascuno Stato.

**Art. 11** Biglietti

§ 1. I biglietti rilasciati per un trasporto internazionale debbono portare la sigla CIV. A titolo transitorio, è ammesso il segno

§ 2. Le tariffe internazionali o gli accordi tra ferrovie stabiliscono in quale lingua i biglietti debbono essere stampati e compilati, nonché la loro forma e il loro contenuto.

§ 3. I biglietti debbono portare le seguenti indicazioni, salve le eccezioni previste dalle tariffe internazionali:

- a) le stazioni di partenza e di destinazione;
- b) l'itinerario; se è ammessa la facoltà di servirsi di diversi itinerari o di diversi mezzi di trasporto, si dovrà farne menzione;
- c) la categoria del treno e la classe;
- d) il prezzo del trasporto;
- e) il giorno di inizio della validità;
- f) la durata di validità.

§ 4. I biglietti a tagliandi rilasciati in base ad una tariffa internazionale costituiscono un titolo di trasporto unico ai sensi delle Regole uniformi.

§ 5. Salve le eccezioni previste nelle tariffe internazionali, il biglietto è cedibile solamente quando non è nominativo e se il viaggio non è stato iniziato.

§ 6. Il viaggiatore deve accertarsi, all'atto di ricevere il biglietto, che esso corrisponda alle indicazioni da lui fornite.

§ 7. La durata della validità dei biglietti e le fermate nel corso del viaggio sono fissate dalle tariffe internazionali.

**Art. 12** Diritto al trasporto  
Viaggiatore senza biglietto valido

§ 1. Il viaggiatore deve, fin dall'inizio del viaggio, munirsi di un titolo di trasporto valido; egli deve conservarlo per tutta la durata del viaggio e, a richiesta, presentarlo agli agenti ferroviari incaricati del controllo e restituirlo a viaggio ultimato. Le tariffe internazionali possono prevedere delle eccezioni.

§ 2. I biglietti che abbiano subito una illecita modificazione non sono validi e vengono ritirati dagli agenti ferroviari incaricati del controllo.

§ 3. Il viaggiatore che non può presentare un biglietto valido deve pagare, oltre al prezzo relativo al trasporto, una soprattassa calcolata in conformità delle prescrizioni della ferrovia che esige il pagamento della soprattassa.

§ 4. Il viaggiatore che rifiuti il pagamento immediato del prezzo del trasporto o della soprattassa può essere escluso dal trasporto. Il viaggiatore escluso non può pretendere che i propri bagagli siano messi a sua disposizione in una stazione diversa da quella destinataria.

**Art. 13** Riduzione di prezzo per i ragazzi

§ 1. I ragazzi di età fino a cinque anni compiuti, sono trasportati gratuitamente senza biglietto, se per essi non è richiesta l'occupazione di un apposito posto.

§ 2. I ragazzi di età da cinque fino a dieci anni compiuti e i ragazzi di età inferiore, per i quali sia richiesta l'occupazione di un apposito posto, sono trasportati a prezzi ridotti. Tali prezzi non possono eccedere la metà del prezzo stabilito per i biglietti degli adulti, salvo i supplementi riscossi per l'uso di determinati treni o vetture, senza pregiudizio dell'arrotondamento effettuato secondo le prescrizioni applicabili dalla ferrovia che emette il biglietto.

Questa riduzione non è obbligatoria se i biglietti offrono già una riduzione rispetto al prezzo normale del biglietto di corsa semplice.

§ 3. Le tariffe internazionali possono tuttavia prevedere limiti di età differenti da quelli indicati nei §§ 1 e 2, nella misura in cui tali limiti non siano inferiori a quattro anni compiuti, per quanto concerne la gratuità del trasporto di cui al § 1, e a dieci anni compiuti nel caso di applicazione dei prezzi ridotti previsti dal § 2.

**Art. 14** Occupazione dei posti

§ 1. L'occupazione, l'attribuzione e la prenotazione dei posti nei treni sono regolate secondo le prescrizioni della ferrovia che ha emesso il biglietto. Per il trasporto di autovetture, la ferrovia può prevedere che i viaggiatori rimangano all'interno del veicolo durante il trasporto.<sup>23</sup>

<sup>23</sup> Per. introdotto dall'art. II n. 2 del Prot. del 20 dic. 1990, in vigore per la Svizzera dal 1° nov. 1996 (RU 1997 789 788; FF 1995 I 271).

§ 2. Alle condizioni fissate dalle tariffe internazionali, il viaggiatore può utilizzare un posto di classe superiore o un treno di una categoria di prezzo superiore a quelle indicate sul biglietto o far modificare l'itinerario.

#### **Art. 15** Introduzione di colli a mano e di animali nelle carrozze

§ 1. Il viaggiatore può recare con sé gratuitamente, nelle carrozze oggetti facilmente trasportabili (colli a mano).

Ogni viaggiatore dispone, per i suoi colli a mano, soltanto dello spazio situato al di sopra e al di sotto del posto che occupa, o dello spazio corrispondente nel caso delle carrozze di tipo speciale, segnatamente se esse sono munite di un compartimento riservato per i bagagli.

§ 2. Non possono essere introdotti nelle carrozze:

- a) le materie e gli oggetti esclusi dal trasporto a bagaglio in virtù dell'articolo 18 e), salvo le eccezioni previste dalle disposizioni complementari o dalle tariffe;
- b) gli oggetti che possono recare noia od incomodo ai viaggiatori o provocare danni;
- c) gli oggetti che secondo le disposizioni delle autorità doganali o di altre autorità amministrative non possono essere introdotti nelle carrozze;
- d) gli animali vivi, salvo le eccezioni previste dalle disposizioni complementari o dalle tariffe.

§ 3. Le tariffe internazionali possono prevedere a quali condizioni gli oggetti introdotti nelle carrozze in violazione delle disposizioni dei §§ 1 e 2 b), siano ciononostante trasportati come colli a mano o come bagagli.

§ 4. La ferrovia ha diritto di assicurarsi, in presenza del viaggiatore, della natura degli oggetti introdotti nelle carrozze, quando esiste un grave sospetto di una violazione delle disposizioni di cui al § 2, a), b) e d). Se non è possibile stabilire quale sia il viaggiatore che ha portato con sé gli oggetti sottoposti a verifica, la ferrovia effettua tale verifica in presenza di due testimoni estranei alla ferrovia stessa.

§ 5. La sorveglianza degli oggetti e degli animali che il viaggiatore reca con sé nella carrozza incombe al viaggiatore stesso, salvo che non possa esercitarla per il fatto di trovarsi in una carrozza del tipo speciale previsto al § 1.

§ 6. Il viaggiatore è responsabile di ogni danno causato dagli oggetti o dagli animali che porta con sé nella vettura, se non prova che il danno sia dipeso da colpa della ferrovia, da colpa di un terzo o da circostanze che il viaggiatore non poteva evitare e alle cui conseguenze non poteva ovviare.

Tale disposizione non incide sulla responsabilità che può derivare alla ferrovia in virtù dell'articolo 26.



**Art. 16**          Coincidenze mancate. Soppressione dei treni

§ 1. Quando, in seguito al ritardo di un treno, la coincidenza con un altro treno viene a mancare, o quando un treno è soppresso su tutto o su parte del percorso e il viaggiatore vuole continuare il suo viaggio, la ferrovia è obbligata a trasportarlo, con i suoi bagagli, nei limiti del possibile e senza pagamento di alcun supplemento di prezzo, con un treno che si diriga verso la stessa destinazione sia per la stessa linea, sia per un'altra via appartenente alle ferrovie che partecipano all'itinerario del primo trasporto, in modo da permettergli di arrivare a destinazione con il minor ritardo possibile.

§ 2. La ferrovia deve, a seconda delle circostanze, attestare sul biglietto la mancata coincidenza o la soppressione del treno, prorogare nella misura necessaria la validità del biglietto stesso e renderlo valido per il nuovo itinerario, per una classe superiore o per un treno di categoria di prezzo più elevata. Tuttavia, le tariffe o gli orari possono escludere l'utilizzazione di determinati treni.

**Capitolo II**  
**Trasporto dei bagagli****Art. 17**          Oggetti ammessi

§ 1. Sono ammessi al trasporto a bagaglio gli oggetti che sono attinenti agli scopi di viaggio purché contenuti in bauli, cesti, valigie, sacchi da viaggio o altri imballaggi simili, come pure gli imballaggi stessi.

§ 2.<sup>24</sup> Le tariffe internazionali possono ammettere a determinate condizioni, come bagaglio, animali e oggetti non previsti al § 1, nonché le autovetture consegnate al trasporto con o senza rimorchio.

Le condizioni di trasporto di autovetture precisano in particolare le condizioni di ammissione al trasporto, di registrazione, di carico e di trasporto, la forma e il contenuto del documento di trasporto che deve portare la sigla CIV, le condizioni di scarico e di consegna, nonché gli obblighi del conducente per ciò che attiene al suo veicolo, il carico e lo scarico.

§ 3. ...

**Art. 18**          Oggetti esclusi

Sono esclusi dal trasporto a bagaglio:

- a) gli oggetti il cui trasporto è proibito, sia pure su uno solo dei territori che il bagaglio deve percorrere;
- b) gli oggetti il cui trasporto è riservato all'amministrazione postale, sia pure su uno solo dei territori che il bagaglio deve percorrere;
- c) le merci destinate al commercio;

<sup>24</sup> Nuovo testo giusta l'art. II n. 3 del Prot. del 20 dic. 1990, in vigore per la Svizzera dal 1° nov. 1996 (RU 1997 789 788; FF 1995 I 271).

- d) gli oggetti ingombranti o di una massa eccessiva;
- e) le materie e gli oggetti pericolosi, in particolare le armi cariche, le materie e gli oggetti esplosivi o infiammabili, le materie comburenti, velenose, radioattive e corrosive nonché le sostanze ripugnanti o che possono causare infezione; le tariffe internazionali possono ammettere al trasporto a bagaglio, sotto condizione, alcune di tali materie ed oggetti.

#### **Art. 19** Registrazione e spedizione dei bagagli

§ 1. Salve le eccezioni previste nelle tariffe internazionali, la registrazione dei bagagli si effettua soltanto su presentazione di biglietti validi almeno sino alla stazione destinataria dei bagagli.

Quando le tariffe prevedono che i bagagli possono essere ammessi al trasporto senza presentazione di biglietti, le disposizioni delle Regole Uniformi che disciplinano i diritti e gli obblighi del viaggiatore relativi ai bagagli si applicano analogicamente allo speditore dei bagagli.

§ 2. La ferrovia si riserva la possibilità di inoltrare i bagagli per un itinerario diverso da quello percorso dal viaggiatore.

Nella stazione di partenza e parimenti nelle stazioni di coincidenza in cui il bagaglio deve essere trasbordato, l'inoltro si effettua con il primo treno utile che assicuri il servizio ordinario dei bagagli.

L'inoltro dei bagagli alle condizioni sopra indicate viene effettuato in quanto non ostino le formalità richieste, in partenza o durante il trasporto, dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative.

§ 3. Salve le eccezioni previste nelle tariffe internazionali, le tasse di porto dei bagagli devono essere pagate all'atto della registrazione.

§ 4. Le tariffe o gli orari possono limitare o escludere il trasporto dei bagagli per determinati treni o per determinate categorie di treni oppure a destinazione e in partenza da determinate stazioni.

§ 5. Le formalità di registrazione dei bagagli non disciplinate dal presente articolo sono stabilite dalle disposizioni in vigore nella stazione che provvede alla registrazione.

§ 6. Il viaggiatore può indicare, in conformità delle condizioni in vigore nella stazione che provvede alla registrazione, il treno con il quale i suoi bagagli debbono essere spediti. Se il viaggiatore non si avvale di tale facoltà, l'inoltro si effettua con il primo treno utile.

Se i bagagli debbono essere trasbordati in una stazione di coincidenza, il trasporto deve effettuarsi con il primo treno che assicuri il servizio ordinario dei bagagli.

L'inoltro dei bagagli alle condizioni sopra indicate viene effettuato in quanto non ostino le formalità richieste, in partenza o durante il trasporto, dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative.

**Art. 20** Scontrino del bagaglio

§ 1. Al momento della registrazione del bagaglio, viene rilasciato uno scontrino al viaggiatore.

§ 2. Gli scontrini dei bagagli rilasciati per i trasporti internazionali debbono portare la sigla CIV. A titolo transitorio è ammesso il segno.

§ 3. Le tariffe internazionali e gli accordi tra ferrovie stabiliscono la forma ed il contenuto degli scontrini dei bagagli, ed anche la lingua ed i caratteri in cui gli scontrini debbono essere stampati e compilati.

§ 4. Salvo le eccezioni previste nelle tariffe internazionali, gli scontrini debbono indicare:

- a) le stazioni di partenza e di destinazione;
- b) l'itinerario;
- c) il giorno e l'ora della consegna;
- d) il numero dei viaggiatori;
- e) il numero e la massa dei colli;
- f) le tasse di porto e le altre spese.

§ 5. Il viaggiatore deve accertarsi, al momento del ritiro dello scontrino, che esso sia stato compilato in conformità delle sue indicazioni.

**Art. 21** Stato, condizionamento, imballaggio e marcatura dei bagagli

§ 1. I colli il cui stato o condizionamento sia difettoso o con imballaggio insufficiente o che presentino segni manifesti di avarie possono essere rifiutati dalla ferrovia. Se tuttavia la ferrovia li accetta, può indicarne lo stato sullo scontrino del bagaglio. Se il viaggiatore accetta lo scontrino del bagaglio con una tale indicazione, ciò è considerato come prova che egli ha riconosciuto l'esattezza di tale annotazione.

§ 2. Il viaggiatore deve indicare su ciascun collo in uno spazio ben visibile, in modo tale da risultare sufficientemente stabile, in maniera chiara ed indelebile e che non generi alcuna confusione:

- a) il suo nome ed il suo indirizzo,
- b) la stazione ed il paese di destinazione.

Le indicazioni preesistenti debbono essere rese illeggibili o tolte dal viaggiatore.

La ferrovia può rifiutare i colli non recanti le indicazioni prescritte.

**Art. 22** Responsabilità del viaggiatore  
Verifica. Soprattasse

§ 1. Il viaggiatore è responsabile di tutte le conseguenze derivanti dall'inosservanza degli articoli 17, 18 e 21, § 2.

§ 2. La ferrovia ha il diritto, in caso di grave presunzione di contravvenzione, di verificare se il contenuto del bagaglio risponde alle prescrizioni, quando le leggi ed i

regolamenti dello Stato in cui la verifica deve aver luogo non lo vietino. Il viaggiatore deve essere invitato ad assistere alla verifica. Se non si presenta o se non può essere rintracciato, la verifica deve farsi in presenza di due testimoni estranei alla ferrovia.

§ 3. Se viene constatata una infrazione, le spese per la verifica devono essere pagate dal viaggiatore. In caso di infrazione agli articoli 17 e 18 la ferrovia può riscuotere una soprattassa fissata dalle tariffe internazionali, senza pregiudizio del pagamento della differenza delle tasse di porto e del risarcimento del danno eventuale.

### **Art. 23** Riconsegna

§ 1. La riconsegna del bagaglio si effettua verso restituzione dello scontrino e, se del caso, contro pagamento delle spese che gravano sulla spedizione. La ferrovia ha il diritto, senza esservi tenuta, di accertare se il possessore dello scontrino ha titolo ad ottenere la riconsegna.

§ 2. Sono assimilati alla riconsegna al possessore dello scontrino, se conformi alle prescrizioni in vigore nella stazione di riconsegna:

- a) la consegna del bagaglio alle autorità doganali o daziarie nei loro locali di spedizione o nei loro depositi, quando questi non si trovano sotto la custodia della ferrovia;
- b) l'affidamento degli animali vivi a un terzo.

§ 3. Il possessore dello scontrino può chiedere la riconsegna dei bagagli all'ufficio della stazione destinataria, quando sia decorso, dopo l'arrivo del treno con il quale i bagagli dovevano essere trasportati, il tempo occorrente per mettere il bagaglio a sua disposizione e, se del caso, per l'adempimento delle formalità prescritte dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative.

§ 4. In mancanza di restituzione dello scontrino, la ferrovia è obbligata a riconsegnare i bagagli soltanto a colui che provi il suo diritto; se tale prova appare insufficiente, la ferrovia può esigere una cauzione.

§ 5. I bagagli vengono riconsegnati nella stazione per la quale sono stati registrati. Tuttavia, se il possessore dello scontrino lo abbia richiesto in tempo utile, se le circostanze lo permettano e se le prescrizioni delle autorità doganali o di altre autorità amministrative non vi si oppongano, i bagagli possono essere restituiti nella stazione di partenza o riconsegnati in una stazione intermedia contro restituzione dello scontrino del bagaglio e, inoltre, se le tariffe lo esigono, verso presentazione del biglietto.

§ 6. Il possessore dello scontrino a cui i bagagli non siano riconsegnati secondo quanto previsto nel § 3, può esigere l'annotazione, nello scontrino stesso, del giorno e dell'ora in cui è stata richiesta la riconsegna.

§ 7. Se l'avente diritto ne fa richiesta, la ferrovia è tenuta a procedere, in sua presenza, alla verifica dei bagagli per l'accertamento di un asserito danno. L'avente diritto può rifiutare il ritiro dei bagagli se la ferrovia non dà corso alla sua richiesta.

§ 8. Per tutto quanto non previsto, la riconsegna dei bagagli viene effettuata in conformità delle prescrizioni in vigore nella stazione che provvede alla riconsegna dei medesimi.

### **Capitolo III**

## **Disposizioni comuni ai trasporti di viaggiatori e di bagagli**

#### **Art. 24**           Compimento delle formalità amministrative

Il viaggiatore deve attenersi alle prescrizioni delle autorità doganali o di altre autorità amministrative, tanto per ciò che riguarda la sua persona e gli animali che porta con sé, quanto per ciò che riguarda la visita dei propri bagagli e colli a mano. Egli deve assistere a questa visita, salvo le eccezioni previste dalle leggi e dai regolamenti di ciascuno Stato. La ferrovia non è responsabile, nei confronti del viaggiatore, del danno derivante dal fatto che il viaggiatore non osservi tali obblighi.

#### **Art. 25**           Rimborso, restituzione e pagamento supplementare

§ 1. Il prezzo di trasporto è rimborsato in tutto o in parte, quando:

- a) il biglietto non è stato utilizzato o lo è stato parzialmente;
- b) il biglietto, per mancanza di posto, è stato utilizzato in una classe o in un treno di una categoria di prezzo inferiore a quelle per la quale è stato rilasciato;
- c) i bagagli sono stati ritirati, alla stazione di partenza, o consegnati in una stazione intermedia.

§ 2. Le tariffe internazionali stabiliscono i documenti e le attestazioni da presentare a corredo della richiesta di rimborso, le somme da rimborsare, nonché le tasse da dedursi.

Dette tariffe possono escludere, in casi determinati, il rimborso del prezzo di trasporto o subordinarlo a determinate condizioni.

§ 3. Ogni domanda di rimborso basata sui paragrafi precedenti e sull'articolo 10, § 1, b), è irricevibile se non viene presentata alla ferrovia nel termine di sei mesi. Tale termine comincia a decorrere, per i biglietti, dal giorno successivo alla scadenza della loro validità, e per gli scontrini dei bagagli, dal giorno della loro emissione.

§ 4. In caso di irregolare applicazione di una tariffa o di errore nel calcolo o nella percezione del prezzo di trasporto e di altre spese, la differenza riscossa in più deve essere rimborsata dalla ferrovia, quella pagata in meno deve essere versata a quest'ultima, soltanto se la differenza superi 2 unità di conto per biglietto o per scontrino di bagagli.

§ 5. Per il calcolo della differenza in più o in meno, occorre applicare il corso del cambio ufficiale del giorno in cui è stato riscosso il prezzo del trasporto. Se il pagamento è stato effettuato in una moneta diversa da quella di riscossione, il corso applicabile è quello del giorno in cui ha luogo tale pagamento.

§ 6. In tutti i casi non previsti dal presente articolo, e in mancanza di accordi tra le ferrovie, valgono le prescrizioni in vigore nello Stato di partenza.

### **Titolo III Responsabilità**

#### **Capitolo I Responsabilità della ferrovia in caso di morte e ferimento di viaggiatori**

##### **Art. 26**          Fondamento 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 sé, sia con sé come colli a mano, ivi compresi gli animali.

§ 2. La ferrovia è esonerata da tale responsabilità:

- a) 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 cui conseguenze non poteva ovviare;
- b) in tutto o in parte, nella misura in cui l'incidente sia dovuto a colpa del viaggiatore o ad un comportamento di questi non conforme alla normale condotta dei viaggiatori;
- c) 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 cui conseguenze non poteva ovviare, se non è esclusa la responsabilità della ferrovia in virtù di tale fatto, questa risponde per il tutto nei limiti delle Regole uniformi e senza pregiudizio di un suo eventuale regresso contro terzi.

§ 3. Le Regole uniformi non si applicano alla responsabilità che può ricadere sulla ferrovia per i casi non previsti al § 1.

§ 4. La ferrovia responsabile ai sensi di questo capitolo è quella che, in base alla lista delle linee previste negli articoli 3 e 10 della Convenzione, 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.

##### **Art. 27**          Risarcimento dei danni in caso di morte

§ 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 previsto all'articolo 28.

§ 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 soggetto al diritto nazionale.

**Art. 28** Risarcimento dei danni in caso di ferimento

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.

**Art. 29** Riparazione 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 27 e 28, in particolare dei danni morali, fisici (*pretium doloris*) ed estetici.

**Art. 30** Forma e limite del risarcimento dei danni in caso di morte o di ferimento

§ 1. Il risarcimento di cui all'articolo 27, § 2, ed all'articolo 28, b), deve essere corrisposto sotto forma di capitale. Tuttavia, se il diritto nazionale consente l'assegnazione di una rendita, il risarcimento è corrisposto sotto tale forma allorché il viaggiatore leso o gli aventi diritto indicati all'articolo 27, § 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 delle Regole uniformi, è fissato un limite massimo di 70 000 unità di conto 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.

**Art. 31** Limitazione del risarcimento dei danni in caso di perdita o avaria di oggetti

Nel caso in cui la ferrovia è responsabile ai sensi dell'articolo 26, § 1, 2° alinea, è tenuta al risarcimento dal danno fino a concorrenza di 700 unità di conto per ogni viaggiatore.

**Art. 32** Divieto di limitare la responsabilità

Sono nulle di pieno diritto le disposizioni tariffarie e quelle contenute negli accordi particolari conclusi tra la ferrovia e il viaggiatore tendenti ad esonerare preventivamente, in tutto o in parte, la ferrovia dalla sua responsabilità in caso di morte o ferimento del viaggiatore, o che hanno per effetto l'inversione dell'onere della prova

che incombe sulla ferrovia, o che fissano limiti inferiori a quelli stabiliti dagli articoli 30, § 2 e 31. Tuttavia, tale nullità non comporta quella del contratto di trasporto.

### **Art. 33**            Trasporti misti

§ 1. Salvo quanto previsto dal § 2, le disposizioni relative alla responsabilità della ferrovia in caso di morte o ferimento di viaggiatori non sono applicabili ai danni sopravvenuti durante il trasporto su linee non ferroviarie iscritte nella lista delle linee prevista negli articoli 3 e 10 della Convenzione.

§ 2. Tuttavia, se i veicoli ferroviari sono trasportati su ferry-boat, le disposizioni concernenti la responsabilità della ferrovia in caso di morte o ferimento di viaggiatori sono applicabili ai danni indicati nell'articolo 26, § 1, causati da un incidente che sia in relazione con l'esercizio ferroviario sopravvenuto durante la permanenza del viaggiatore su detti veicoli, o al momento in cui egli vi monta o ne discenda.

Per l'applicazione dell'alinea di cui sopra, si intende per «Stato sul cui territorio l'incidente sopravvenuto al viaggiatore 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 l'articolo 18 della Convenzione e gli articoli 8, da 48 a 53 e 55 delle Regole uniformi.

## **Capitolo II** **Responsabilità della ferrovia per i bagagli**

### **Art. 34**            Responsabilità collettiva delle ferrovie

§ 1. La ferrovia che ha accettato bagagli al trasporto, rilasciando uno scontrino, è responsabile dell'esecuzione del trasporto per tutto il percorso fino alla riconsegna.

§ 2. Ciascuna delle ferrovie successive, per il solo fatto della presa in consegna del bagaglio, partecipa al contratto di trasporto ed assume gli obblighi che ne risultano, senza pregiudizio delle disposizioni dell'articolo 51, § 3, riguardanti la ferrovia di destinazione.

### **Art. 35**            Limiti della responsabilità

§ 1. La ferrovia è responsabile del danno derivante dalla perdita totale o parziale e dall'avaria dei bagagli sopravvenute dal momento dell'accettazione al trasporto e sino al momento della riconsegna, nonché del ritardo nella riconsegna.

§ 2. La ferrovia è esonerata da tale responsabilità se la perdita, l'avaria o il ritardo nella riconsegna sono stati causati da colpa del viaggiatore, da un ordine di costui non determinato da colpa della ferrovia, da un vizio proprio del bagaglio o da circostanze che la ferrovia non poteva evitare e alle cui conseguenze non poteva ovviare.



§ 3. La ferrovia è esonerata da tale responsabilità quando la perdita o l'avaria derivino da particolari rischi inerenti a uno o più delle seguenti cause:

- a) mancanza o stato difettoso dell'imballaggio;
- b) natura speciale dei bagagli;
- c) spedizione a bagaglio di oggetti esclusi dal trasporto.

**Art. 36** Onere della prova

§ 1. La prova che la perdita, l'avaria o il ritardo nella riconsegna abbia avuto per causa uno dei fatti previsti nell'articolo 35, § 2, incombe alla ferrovia.

§ 2. Quando la ferrovia stabilisce che la perdita o l'avaria è potuta risultare, avuto riguardo alle circostanze di fatto, da uno o più dei rischi particolari previsti nell'articolo 35, § 3, si presume che il danno sia risultato da una o più di queste cause. L'avente diritto conserva tuttavia il diritto di provare che il danno non ha avuto per causa, totalmente o parzialmente, uno di tali rischi.

**Art. 37** Presunzione di perdita di bagaglio

§ 1. L'avente diritto può, senza dover fornire altre prove, considerare come perduto un collo quando non sia stato riconsegnato o messo a sua disposizione nei quattordici giorni successivi alla domanda di riconsegna presentata conformemente all'articolo 23, § 3.

§ 2. Se un collo considerato perduto è ritrovato entro un anno dalla domanda di riconsegna, la ferrovia ha l'obbligo di avvisare l'avente diritto quando il suo domicilio è noto o può essere determinato.

§ 3. Nel termine di trenta giorni dal ricevimento di tale avviso, l'avente diritto può esigere che il collo gli sia riconsegnato in una delle stazioni del percorso. In tal caso, egli deve pagare le spese inerenti al trasporto del collo dalla stazione di partenza fino a quella in cui si effettua la riconsegna e restituire l'indennità riscossa, deduzione fatta delle spese che fossero state comprese in questa indennità. Egli conserva, ciononostante, i diritti all'indennità per il ritardo nella riconsegna previsti all'articolo 40.

§ 4. Se il collo ritrovato non è stato reclamato nel termine previsto dal § 3 o se il collo è ritrovato dopo più di un anno dalla domanda di riconsegna, la ferrovia ne dispone conformemente alle leggi ed ai regolamenti dello Stato dal quale essa dipende.

**Art. 38** Indennità in caso di perdita

§ 1. In caso di perdita totale o parziale dei bagagli la ferrovia deve pagare, con l'esclusione di ogni altro risarcimento:

- a) se l'ammontare del danno è provato, una indennità uguale a tale ammontare con un massimo di 40 unità di conto per chilogrammo di massa lorda mancante o di 600 unità di conto per ciascun collo;

- b) se l'ammontare del danno non è provato, una indennità forfetaria di 10 unità di conto per chilogrammo di massa lorda mancante o di 150 unità di conto per collo.

Le modalità di liquidazione delle indennità per chilogrammo mancante o per collo sono determinate dalle tariffe internazionali.

§ 2. La ferrovia deve, inoltre, rimborsare il prezzo di trasporto, i diritti di dogana e le altre somme spese in occasione del trasporto del collo perduto.

#### **Art. 39** Indennità in caso di avaria

§ 1. In caso di avaria dei bagagli, la ferrovia deve pagare, escluso ogni altro risarcimento, una indennità equivalente al deprezzamento dei bagagli.

§ 2. L'indennità non può superare:

- a) se la totalità dei bagagli è deprezzata dall'avaria, l'ammontare che sarebbe dovuto in caso di perdita totale;
- b) se soltanto una parte dei bagagli è deprezzata dall'avaria, l'ammontare che sarebbe dovuto per la perdita della parte deprezzata.

#### **Art. 40** Indennità in caso di ritardo nella riconsegna

§ 1. In caso di ritardo nella riconsegna dei bagagli, la ferrovia è tenuta al pagamento, per ogni periodo indivisibile di ventiquattro ore dalla domanda di riconsegna, per un tempo massimo di quattordici giorni:

- a) se l'avente diritto prova che un danno, ivi compresa un'avaria, ne è derivato, un'indennità pari all'ammontare del danno fino ad un massimo di 0,40 unità di conto per chilogrammo di massa lorda dei bagagli o di 7 unità di conto per collo, riconsegnati in ritardo;
- b) se l'avente diritto non prova che un danno ne è derivato, una indennità forfetaria di 0,07 unità di conto per chilogrammo di massa lorda dei bagagli o di 1,40 unità di conto per collo, riconsegnati in ritardo;

Le modalità di liquidazione delle indennità, per chilogrammo o per collo, sono determinate dalle tariffe internazionali.

§ 2. In caso di perdita totale dei bagagli, l'indennità prevista nel § 1 non è cumulabile con quella di cui all'articolo 38.

§ 3. In caso di perdita parziale dei bagagli, l'indennità prevista nel § 1 è corrisposta per la parte non perduta.

§ 4. In caso di avaria dei bagagli non risultante dal ritardo nella riconsegna, l'indennità prevista nel § 1 si cumula, se del caso, con quella di cui all'articolo 39.

§ 5. In nessun caso, il cumulo delle indennità previste nel § 1 con quelle degli articoli 38 e 39, può dar luogo a pagamento di un'indennità superiore a quella che sarebbe dovuta in caso di perdita totale dei bagagli.

**Art. 41<sup>25</sup>** Autovetture

§ 1. In caso di ritardo nel carico per una causa imputabile alla ferrovia o di ritardo nella riconsegna di un'autovettura, la ferrovia deve pagare, se l'avente diritto prova che un danno ne è derivato, un'indennità il cui ammontare non può superare il prezzo di trasporto del veicolo.

§ 2. Se l'avente diritto rinuncia al trasporto, in caso di ritardo nel carico per una causa imputabile alla ferrovia, viene rimborsato il prezzo di trasporto del veicolo e dei viaggiatori all'avente diritto. Inoltre, questi può reclamare, allorché provi che un danno è derivato da detto ritardo, un'indennità il cui ammontare non può superare il prezzo di trasporto del veicolo.

§ 3. In caso di perdita totale o parziale del veicolo, l'indennità da corrispondere all'avente diritto per il danno provato è calcolata sulla base del valore usuale del veicolo e non può superare le 8000 unità di conto.

§ 4. Per ciò che concerne gli oggetti lasciati nel veicolo, la ferrovia non è responsabile che del danno causato per sua colpa. L'indennità totale da corrispondere non può superare le 1000 unità di conto.

La ferrovia risponde degli oggetti posti all'esterno del veicolo solo in caso di dolo.

§ 5. Un rimorchio con o senza carico è considerato come un veicolo.

§ 6. Le altre disposizioni concernenti la responsabilità per i bagagli sono applicabili al trasporto delle autovetture.

### **Capitolo III**

#### **Disposizioni comuni relative alla responsabilità**

**Art. 42<sup>26</sup>** Decadenza del diritto di invocare i limiti di responsabilità

Le disposizioni degli articoli 30, 31 e da 38 a 41 delle Regole uniformi o quelle previste dal diritto nazionale, che limitano le indennità ad un ammontare determinato non si applicano, se è provato che il danno deriva da un atto od omissione compiuti dalla ferrovia, sia con l'intenzione di provocare un tale danno, sia temerariamente e con la consapevolezza che un tale danno poteva risultare probabile.

**Art. 43<sup>27</sup>** Tasso di cambio e interessi sull'indennità

§ 1. Quando il calcolo di indennità comporta la conversione di somme espresse in unità monetaria estera, questa è fatta sulla base del corso del giorno e al luogo del pagamento dell'indennità.

<sup>25</sup> Aggiornato dall'art. II n. 4 del Prot. del 20 dic. 1990, in vigore per la Svizzera dal 1° nov. 1996 (RU 1997 789 788; FF 1995 I 271).

<sup>26</sup> Nuovo testo giusta l'art. II n. 5 del Prot. del 20 dic. 1990, in vigore per la Svizzera dal 1° nov. 1996 (RU 1997 789 788; FF 1995 I 271).

<sup>27</sup> Aggiornato dall'art. II n. 6 del Prot. del 20 dic. 1990, in vigore per la Svizzera dal 1° nov. 1996 (RU 1997 789 788; FF 1995 I 271).

§ 2. L'aveute diritto può richiedere gli interessi sull'indennità, calcolati in ragione del cinque per cento l'anno, decorrenti dal giorno del reclamo previsto all'articolo 49 o, in difetto di esso, dal giorno dell'atto di citazione.

§ 3. Tuttavia, per le indennità dovute in virtù degli articoli 27 e 28 gli interessi decorrono dal giorno in cui si sono verificati i fatti che sono serviti alla determinazione del loro ammontare, qualora tale giorno sia posteriore a quello del reclamo o dell'atto di citazione.

§ 4. Per quanto concerne i bagagli, gli interessi sono dovuti solo quando l'indennità superi le 8 unità di conto per scontrino.

§ 5. Per quanto concerne i bagagli, se l'aveute diritto non rimette alla ferrovia, entro il termine da questa opportunamente fissatogli, i documenti giustificativi necessari per la definitiva liquidazione del reclamo, gli interessi non decorrono tra la scadenza di detto termine e la consegna effettiva dei documenti.

#### **Art. 44** Responsabilità in caso di incidenti nucleari

La ferrovia è esonerata dalla responsabilità che le incombe in virtù delle Regole uniformi quando il danno sia stato causato da un incidente nucleare e se, in applicazione delle leggi e regolamenti in vigore in uno Stato 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.

#### **Art. 45** Responsabilità della ferrovia per i suoi agenti

La ferrovia risponde dei suoi agenti e delle altre persone di cui si serve per l'effettuazione del trasporto.

Tuttavia se, a richiesta del viaggiatore, tali agenti e altre persone compiono delle prestazioni che non competono alla ferrovia, essi sono considerati come operanti per conto del viaggiatore al quale rendono queste prestazioni.

#### **Art. 46** Altre azioni

In tutti i casi in cui trovano applicazione le Regole uniformi, ogni azione relativa alla responsabilità, a qualunque titolo svolta, non può essere esercitata contro la ferrovia se non alle condizioni e nei limiti previsti da dette Regole.

Ciò vale anche per ogni azione esercitata contro gli agenti e le altre persone di cui la ferrovia risponde in base all'articolo 45.

#### **Art. 47** Disposizioni speciali

§ 1. Salvo quanto previsto dall'articolo 41, la responsabilità della ferrovia per il danno causato dal ritardo o dalla soppressione di un treno o da una mancata coincidenza resta soggetta alle leggi e ai regolamenti dello Stato in cui si è prodotto il fatto.

§ 2. Salvo quanto previsto dall'articolo 26, la ferrovia è responsabile solo per il danno causato da propria colpa per ciò che concerne gli oggetti e gli animali la cui

sorveglianza incombe al viaggiatore conformemente all'articolo 15, § 5 e per gli oggetti che il viaggiatore ha su di sé.

§ 3. Gli altri articoli del Titolo III e il Titolo IV non si applicano ai casi di cui ai §§ 1 e 2.

## **Titolo IV**

### **Esercizio dei diritti**

**Art. 48**            Constatazione di perdita parziale o di avaria dei bagagli

§ 1. Se la ferrovia scopre o presume una perdita parziale o un'avaria dei bagagli oppure se l'avente diritto ne afferma l'esistenza, la ferrovia deve compilare, senza indugio e possibilmente alla presenza dell'avente diritto, un processo verbale attestante, a seconda della natura del danno, lo stato dei bagagli, la loro massa e possibilmente l'entità del danno, la causa e il momento in cui si è prodotto.

Una copia di tale processo verbale deve essere consegnata gratuitamente all'avente diritto.

§ 2. Se l'avente diritto non accetta le risultanze del processo verbale, può richiedere che lo stato e la massa dei bagagli nonché la causa e l'ammontare del danno vengano accertati da un esperto nominato dalle parti o dall'autorità giudiziaria. Tale procedura è soggetta alle leggi ed ai regolamenti dello Stato in cui l'accertamento ha luogo.

§ 3. Nel caso di perdita di colli, l'avente diritto, per facilitare le ricerche della ferrovia, deve fornire una descrizione dei colli perduti, la più esatta possibile.

**Art. 49**            Reclami

§ 1. I reclami relativi alla responsabilità della ferrovia in caso di morte e di ferimento di viaggiatori devono essere indirizzati in forma scritta a una delle seguenti ferrovie:

- a) la ferrovia responsabile; se secondo l'articolo 26, § 4, due ferrovie sono responsabili, a una di esse;
- b) la ferrovia di partenza;
- c) la ferrovia di destinazione;
- d) la ferrovia del domicilio o della residenza abituale del viaggiatore, a condizione che la sede sociale di tale ferrovia sia situata sul territorio di uno Stato membro.

§ 2. Gli altri reclami relativi al contratto di trasporto devono essere indirizzati in forma scritta alla ferrovia indicata nell'articolo 51, §§ 2 e 3.

All'atto della liquidazione del reclamo, la ferrovia può esigere la restituzione dei biglietti o degli scontrini dei bagagli.

§ 3. Il diritto di presentare il reclamo appartiene a colui che ha il diritto di azione contro la ferrovia in base all'articolo 50.

§ 4. I biglietti, gli scontrini dei bagagli e gli altri 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.

**Art. 50** Persone che possono proporre azioni contro la ferrovia

L'azione giudiziaria contro la ferrovia appartiene a colui che presenta il biglietto o lo scontrino del bagaglio, a seconda dei casi, o a colui che, in mancanza, provi il proprio diritto in altro modo.

**Art. 51** Ferrovie contro le quali possono essere proposte azioni

§ 1. L'azione giudiziaria fondata sulla responsabilità della ferrovia in caso di morte e di ferimento di viaggiatori può essere esercitata solo nei confronti della ferrovia responsabile, ai sensi dell'articolo 26, § 4. Nel caso di coesercizio da parte di due ferrovie, l'attore ha la scelta tra queste due.

§ 2. L'azione giudiziaria per la ripetizione di una somma pagata in virtù del contratto di trasporto può essere esercitata contro la ferrovia che ha riscosso questa somma o contro quella a profitto della quale tale somma è stata percepita.

§ 3. Le altre azioni giudiziarie derivanti dal contratto di trasporto possono essere esercitate contro la ferrovia di partenza, contro la ferrovia di destinazione o contro quella sulla quale si è verificato il fatto che dà luogo all'azione.

La ferrovia di destinazione può essere citata, anche se non ha ricevuto il bagaglio.

§ 4. Se l'attore ha la scelta tra più ferrovie, il suo diritto di opzione si estingue una volta che l'azione è proposta contro una di esse.

§ 5. L'azione giudiziaria può essere esercitata contro una ferrovia diversa da quelle indicate nei §§ 2 e 3, quando è fatta valere come domanda riconvenzionale o come eccezione in una causa di cui la domanda principale sia fondata sullo stesso contratto di trasporto.

**Art. 52** Competenze

§ 1. Le azioni giudiziarie fondate sulla responsabilità della ferrovia in caso di morte e di ferimento di viaggiatori possono essere promosse soltanto davanti alla competente magistratura dello Stato sul cui territorio si è prodotto l'incidente subito dal viaggiatore, salvo che non sia diversamente stabilito negli accordi tra gli Stati o negli atti di concessione.

§ 2. Le altre azioni giudiziarie fondate sulle Regole uniformi possono essere promosse soltanto davanti alla competente magistratura dello Stato cui appartiene la ferrovia convenuta, salvo che non sia diversamente stabilito negli accordi tra gli Stati o negli atti di concessione.

Quando una ferrovia esercisce reti autonome in diversi Stati, ciascuna di queste reti è considerata come una ferrovia a sé agli effetti dell'applicazione del presente paragrafo.

**Art. 53** Estinzione dell'azione fondata sulla responsabilità in caso di morte e di ferimento di viaggiatori

§ 1. Ogni azione dell'avente diritto fondata sulla responsabilità della ferrovia in caso di morte e di ferimento di viaggiatori si estingue se non si segnala l'incidente subito dal viaggiatore, entro sei mesi a decorrere dalla conoscenza del danno, ad una delle ferrovie alle quali può essere presentato un reclamo secondo l'articolo 49, § 1.<sup>28</sup>

Se l'avente diritto segnala verbalmente l'incidente alla ferrovia, quest'ultima deve rilasciargli un'attestazione di tale avviso verbale.

§ 2. Tuttavia l'azione non si estingue se:

- a) entro il termine previsto al § 1, l'avente diritto abbia presentato un reclamo ad una delle ferrovie indicate all'articolo 49, § 1;
- b) entro il termine previsto al § 1, la ferrovia responsabile o se, secondo quanto disposto dall'articolo 26, § 4, due ferrovie sono responsabili, una delle due ferrovie abbia avuto conoscenza in altro modo dell'incidente sopravvenuto al viaggiatore;
- c) l'incidente non sia stato segnalato o sia stato segnalato in ritardo, in seguito a circostanze non imputabili all'avente diritto;
- d) l'avente diritto fornisca la prova che l'incidente sia dovuto a colpa della ferrovia.

**Art. 54** Estinzione dell'azione derivante dal contratto di trasporto dei bagagli

§ 1. Il ritiro del bagaglio da parte dell'avente diritto estingue ogni azione contro la ferrovia, derivante dal contratto di trasporto, in caso di perdita parziale, di avaria o di ritardo nella riconsegna.

§ 2. Tuttavia l'azione non si estingue:

- a) in caso di perdita parziale o di avaria, se
  - 1) la perdita o l'avaria siano state accertate precedentemente al ritiro del bagaglio da parte dell'avente diritto conformemente all'articolo 48;
  - 2) sia stato omesso, per colpa della ferrovia, l'accertamento che avrebbe dovuto essere stato compiuto in conformità dell'articolo 48;
- b) in caso di danno non apparente la cui esistenza sia stata accertata dopo il ritiro del bagaglio da parte dell'avente diritto, se costui
  - 1) chieda l'accertamento conformemente all'articolo 48 immediatamente dopo la scoperta del danno e non oltre i tre giorni successivi al ritiro del bagaglio, e
  - 2) fornisca la prova, inoltre, che il danno si è prodotto nell'intervallo tra l'accettazione al trasporto e la riconsegna;

<sup>28</sup> Nuovo testo giusta l'art. II n. 7 del Prot. del 20 dic. 1990, in vigore per la Svizzera dal 1° nov. 1996 (RU 1997 789 788; FF 1995 I 271).

- c) in caso di ritardo nella riconsegna, se l'aveute diritto, entro ventuno giorni, abbia fatto valere i propri diritti nei confronti di una delle ferrovie indicate all'articolo 51, § 3;
- d) se l'aveute diritto fornisca la prova che il danno sia stato causato da dolo o colpa grave imputabile alla ferrovia.

#### **Art. 55** Prescrizione dell'azione

§ 1. Le azioni di risarcimento danni fondate sulla responsabilità della ferrovia in caso di morte e di ferimento di viaggiatori 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 decorrenti dal giorno successivo a quello dell'incidente.

§ 2. Le altre azioni derivanti dal contratto di trasporto si prescrivono in un anno.

Tuttavia, la prescrizione è di due anni se si tratta di un'azione fondata su un danno derivante da un atto o da un'omissione compiuta, sia con l'intenzione di provocare un tale danno, sia temerariamente e con la consapevolezza che un tale danno poteva risultare probabile.<sup>29</sup>

§ 3. La prescrizione prevista al § 2 decorre per l'azione concernente:

- a) l'indennità per perdita totale: dal quattordicesimo giorno successivo alla scadenza del termine previsto all'articolo 23, § 3;
- b) l'indennità per perdita parziale, avaria o ritardo nella riconsegna: dal giorno in cui la riconsegna ha avuto luogo;
- c) il pagamento o il rimborso del prezzo di trasporto, delle spese accessorie o di soprattasse, o la correzione in caso di applicazione irregolare di una tariffa o di un errore nel calcolo o nella riscossione: dal giorno del pagamento o, se non vi è stato pagamento, dal giorno in cui esso avrebbe dovuto essere effettuato;
- d) il pagamento di un supplemento di diritto reclamato dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative: dal giorno della domanda da parte di tali autorità;
- e) in tutti gli altri casi relativi al trasporto dei viaggiatori: dal giorno di scadenza di validità del biglietto.

Il giorno indicato come inizio della prescrizione non è mai compreso nel computo dei termini.

§ 4. In caso di reclamo presentato alla ferrovia conformemente all'articolo 49 unitamente alla documentazione necessaria, la prescrizione è sospesa fino al giorno in cui la ferrovia respinge il reclamo per iscritto e restituisce la documentazione. In

<sup>29</sup> Nuovo testo giusta l'art. II n. 8 del Prot. del 20 dic. 1990, in vigore per la Svizzera dal 1° nov. 1996 (RU 1997 789 788; FF 1995 I 271).



caso di parziale accettazione del reclamo, la prescrizione riprende il suo corso per la parte del reclamo rimasta in contestazione. La prova del ricevimento del reclamo o della risposta e quella della restituzione della documentazione incombe alla parte che invoca tale fatto.

I successivi reclami riguardanti lo stesso oggetto non sospendono la prescrizione.

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

§ 6. Salve le disposizioni che precedono, la sospensione e l'interruzione della prescrizione sono regolate dal diritto nazionale.

## **Titolo V**

### **Rapporti delle ferrovie tra loro**

#### **Art. 56**           Regolamento dei conti tra le ferrovie

Ogni ferrovia deve pagare alle ferrovie interessate la parte del prezzo di trasporto di loro spettanza che essa abbia incassato o che avrebbe dovuto incassare.

#### **Art. 57**           Regresso in caso di perdita o di avaria

§ 1. La ferrovia che ha pagato una indennità per perdita totale o parziale o per avaria di bagagli, in virtù delle Regole uniformi, ha diritto di regresso nei confronti delle ferrovie che hanno partecipato al trasporto conformemente alle disposizioni seguenti:

- a) la ferrovia che ha causato il danno ne è la sola responsabile;
- b) se il danno è stato causato da più ferrovie, ciascuna risponde del danno da essa causato; se la distinzione non è possibile, l'indennità viene ripartita fra esse conformemente alla lettera c);
- c) se non può essere fornita la prova che il danno è stato causato da una o più ferrovie, l'indennità è ripartita tra tutte le ferrovie che hanno partecipato al trasporto, ad eccezione di quelle che forniscano la prova che il danno non si è prodotto sulle loro linee; la ripartizione è fatta in proporzione alle distanze chilometriche per l'applicazione delle tariffe.

§ 2. Nel caso di insolvibilità di una di dette ferrovie, la quota che le incombe e da essa non pagata è ripartita tra tutte le altre ferrovie che hanno partecipato al trasporto, in proporzione alle distanze chilometriche per l'applicazione delle tariffe.

#### **Art. 58**           Regresso in caso di ritardo nella riconsegna

L'articolo 57 è applicabile ai casi di indennità pagate per il ritardo nella riconsegna. Se tale ritardo è stato causato da più ferrovie, l'indennità è ripartita fra tali ferrovie in proporzione alla durata del ritardo verificatosi sulle rispettive linee.

**Art. 59** Procedura di regresso

§ 1. La fondatezza del pagamento effettuato dalla ferrovia che esercita una delle azioni di regresso previste negli articoli 57 e 58 non può essere contestata dalla ferrovia contro la quale il regresso viene esercitato, se l'indennità è stata fissata dall'autorità giudiziaria e se detta ferrovia, debitamente citata, è stata posta in grado di intervenire nella causa. Il giudice investito dell'azione principale fissa i termini per la notificazione della citazione e per l'intervento.

§ 2. La ferrovia che esercita il regresso deve proporre una sola e medesima azione contro tutte le ferrovie con le quali non sia venuta a transazione, in difetto essa perde il diritto di regresso contro le ferrovie non citate.

§ 3. Il giudice deve decidere con una unica sentenza su tutte le azioni di regresso di cui è investito.

§ 4. Le ferrovie citate non possono esercitare alcun regresso ulteriore.

§ 5. Non possono essere introdotte azioni di regresso nel corso dell'azione relativa alla domanda di risarcimento proposta dall'avente diritto al contratto di trasporto.

**Art. 60** Competenza per le azioni di regresso

§ 1. La giurisdizione competente in via esclusiva per tutte le azioni di regresso è quella ove ha sede la ferrovia contro cui sono proposte tali azioni.

§ 2. Se l'azione deve essere intentata contro più ferrovie, la ferrovia attrice ha il diritto di scegliere, fra i giudici competenti in virtù del § 1, quello davanti al quale vuole proporre la sua domanda.

**Art. 61** Accordi relativi al regresso

Le ferrovie possono derogare mediante accordi alle disposizioni sulle azioni di regresso reciproche del presente Titolo, ad eccezione del disposto di cui all'articolo 59, § 5.

**Titolo VI**  
**Disposizioni eccezionali****Art. 62** Deroghe

Le disposizioni delle Regole uniformi non possono prevalere su quelle che determinati Stati sono indotti ad emanare, nel traffico reciproco, in applicazione di taluni Trattati quali i Trattati relativi alla Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio ed alla Comunità Economica Europea.

## **Regole uniformi concernenti il contratto di trasporto internazionale per ferrovia delle merci (CIM)**

### **Titolo I Generalità**

#### **Art. 1** Campo d'applicazione

§ 1.<sup>31</sup> Le Regole uniformi si applicano, salvo le eccezioni previste all'articolo 2, a tutte le spedizioni di merci consegnate per il trasporto con una lettera di vettura diretta, valida per un percorso che tocchi i territori di almeno due Stati contraenti e che comprenda esclusivamente linee iscritte nella lista prevista agli articoli 3 e 10 della Convenzione, così come, se del caso, ai trasporti assimilati conformemente all'articolo 2, § 2, alinea 2 della Convenzione.

§ 2. Nelle Regole uniformi, il termine «stazione» comprende: le stazioni ferroviarie, i porti dei servizi di navigazione e tutti gli altri impianti delle imprese di trasporto, aperti al pubblico per la esecuzione del contratto di trasporto.

#### **Art. 2** Eccezione al campo d'applicazione

§ 1. Le spedizioni, la cui stazione di partenza e quella destinataria sono situate sul territorio di uno stesso Stato e che toccano il territorio di un altro Stato solamente in transito non sono soggette alle Regole uniformi:

- a) quando le linee percorse in transito sono esercitate esclusivamente da una ferrovia dello Stato di partenza o
- b) quando gli Stati o le ferrovie interessati hanno stabilito di non considerare questi trasporti come internazionali.

§ 2. Le spedizioni fra stazioni di due Stati limitrofi e le spedizioni tra le stazioni di due Stati in transito per il territorio di un terzo Stato, se si effettuano su linee esercitate esclusivamente da una ferrovia di uno di questi tre Stati, sono soggette al regime di traffico interno applicabile a detta ferrovia, quando il mittente, utilizzando la relativa lettera di vettura, lo rivendichi e se le leggi ed i regolamenti degli Stati interessati non vi si oppongano.

<sup>30</sup> Aggiornata giusta la Dec. della Commissione di revisione del 21 dic. 1989, in vigore dal 1° gen. 1991 (RU 1991 907).

<sup>31</sup> Aggiornato dall'art. III n. 1 del Prot. del 20 dic. 1990, in vigore per la Svizzera dal 1° nov. 1996 (RU 1997 789 788; FF 1995 I 271).

**Art. 3** Obbligo al trasporto

§ 1. La ferrovia deve effettuare, alle condizioni delle Regole uniformi, qualunque trasporto di merci a carro completo, purché:

- a) il mittente osservi le Regole uniformi, le disposizioni complementari e le tariffe;
- b) il trasporto sia possibile con il personale ed i mezzi normali di trasporto che permettono di soddisfare le ordinarie esigenze del traffico;
- c) il trasporto non sia impedito da circostanze che la ferrovia non possa evitare ed alle quali non dipenda da essa ovviare.

§ 2. La ferrovia ha l'obbligo di accettare soltanto le merci il cui carico, trasbordo o scarico esigono l'uso di mezzi speciali soltanto se le stazioni ove tali operazioni devono essere eseguite dispongano di tali mezzi.

§ 3. La ferrovia ha l'obbligo di accettare le merci il cui trasporto possa eseguirsi senza ritardo; le prescrizioni in vigore presso la stazione di partenza stabiliscono in quali casi le merci che non corrispondano alle condizioni predette debbano essere accettate provvisoriamente in deposito.

§ 4. Quando l'autorità competente abbia deciso che:

- a) il servizio sia soppresso o sospeso in tutto o in parte,
- b) alcune spedizioni siano escluse o ammesse soltanto a determinate condizioni,
- c) alcune merci siano accettate al trasporto in via prioritaria,

tali provvedimenti devono essere portati senza indugio a conoscenza del pubblico e delle ferrovie; quest'ultime informano le ferrovie degli altri Stati ai fini della loro pubblicazione.

§ 5. Le ferrovie possono, di comune accordo, concentrare il trasporto di merci, per determinate relazioni, in punti di confine ed in paesi di transito determinanti.

Tali provvedimenti sono comunicati all'Ufficio centrale. Essi vengono riportati dalle ferrovie in liste speciali, pubblicate nella forma prevista per le tariffe internazionali ed entrano in vigore un mese dopo la data della comunicazione all'Ufficio centrale.

§ 6. Qualsiasi infrazione commessa dalla ferrovia alle disposizioni del presente articolo può dare luogo ad una azione per il risarcimento del danno causato.

**Art. 4** Oggetti esclusi dal trasporto

Sono esclusi dal trasporto:

- a) gli oggetti il cui trasporto non è consentito, sia pure su uno solo dei territori da percorrere;
- b) gli oggetti il cui trasporto è riservato all'amministrazione postale, sia pure su uno solo dei territori da percorrere;

- c) gli oggetti che per le loro dimensioni, la loro massa o il loro condizionamento, non si prestano al trasporto richiesto, a causa degli impianti o del materiale anche di una sola delle ferrovie interessate;
- d) le materie e gli oggetti esclusi dal trasporto conformemente al Regolamento concernente il trasporto internazionale per ferrovia delle merci pericolose (RID). Allegato I alle Regole uniformi, salvo le deroghe previste nell'articolo 5, § 2.

**Art. 5** Oggetti ammessi al trasporto sotto condizione

§ 1. Sono ammessi al trasporto sotto condizione:

- a) le materie e gli oggetti ammessi al trasporto alle condizioni del RID o degli accordi e delle clausole tariffarie previste al § 2;
- b) i trasporti di feretri, i veicoli ferroviari circolanti su loro proprie ruote, gli animali vivi, le spedizioni il cui trasporto presenta particolari difficoltà a causa delle loro dimensioni, della loro massa o del loro condizionamento: alle condizioni delle spedizioni complementari; queste ultime possono derogare alle Regole uniformi.

Gli animali vivi devono essere scortati da un custode fornito dal mittente. Il custode non è tuttavia necessario quando ciò è previsto dalle tariffe internazionali o qualora le ferrovie partecipanti al trasporto vi abbiano rinunciato su richiesta del mittente; in questo caso, salvo convenzione contraria, la ferrovia è esonerata dalla responsabilità per ogni perdita o avaria risultanti da un rischio che la scorta aveva lo scopo di evitare.

§ 2. Due o più Stati, mediante accordi, o due o più ferrovie, mediante clausole tariffarie, possono stabilire le condizioni a cui devono soddisfare alcune materie o alcuni oggetti esclusi dal trasporto dal RID per esservi tuttavia ammessi.

Gli Stati o le ferrovie possono, nelle stesse forme, rendere meno rigorose le condizioni di ammissione previste dal RID.

Tali accordi e clausole tariffarie debbono essere pubblicate e comunicate all'Ufficio centrale, che le notifica agli Stati.

**Art. 6** Tariffe. Accordi particolari

§ 1. Le tasse di porto e le tasse accessorie sono calcolate conformemente alle tariffe legalmente in vigore e debitamente pubblicate in ciascuno Stato, vevoli al momento della conclusione del contratto di trasporto, anche se le tasse di porto sono calcolate separatamente su diverse sezioni del percorso.

§ 2. Le tariffe devono contenere tutte le condizioni speciali applicabili al trasporto, in particolare gli elementi necessari al calcolo delle tasse di porto e delle tasse accessorie e, se del caso, le condizioni di conversione monetaria.

Le condizioni delle tariffe possono derogare alle Regole uniformi soltanto se queste lo prevedano espressamente.

§ 3. Le tariffe devono essere applicate a tutti alle stesse condizioni.

§ 4. Le ferrovie possono concludere accordi particolari che comportino riduzioni di prezzi od altre agevolazioni, nella misura in cui condizioni equiparabili siano praticate nei confronti degli utenti che si trovino in situazioni equiparabili.

Riduzioni di prezzo od altre agevolazioni possono essere accordate per il servizio della ferrovia, per il servizio delle pubbliche amministrazioni o per enti di beneficenza.

La pubblicazione dei provvedimenti presi in virtù del primo e del secondo alinea non è obbligatoria.

§ 5. Le tariffe internazionali possono essere dichiarate obbligatoriamente applicabili nel traffico internazionale, con l'esclusione delle tariffe interne.

L'applicazione di una tariffa internazionale può essere subordinata alla sua espressa richiesta nella lettera di vettura.

§ 6. Le tariffe e le modificazioni delle tariffe sono considerate validamente pubblicate nel momento in cui la ferrovia le mette dettagliatamente a disposizione degli utenti.

La pubblicazione delle tariffe internazionali è obbligatoria soltanto negli Stati in cui le ferrovie partecipano a queste tariffe come reti di partenza o di destinazione.

§ 7. Gli aumenti di prezzo delle tariffe internazionali e le altre disposizioni aventi l'effetto di aggravare le condizioni di trasporto previste da queste tariffe entrano in vigore solo quindici giorni dopo la loro pubblicazione, salvo nei seguenti casi:

- a) se una tariffa internazionale prevede l'estensione di una tariffa interna al percorso totale, si applicano i termini di pubblicazione di detta tariffa interna;
- b) se le maggiorazioni dei prezzi di una tariffa internazionale derivano da un aumento generale dei prezzi delle tariffe interne di una ferrovia partecipante, esse entrano in vigore il giorno successivo a quello della loro pubblicazione purché l'adattamento dei prezzi della tariffa internazionale che causa tale aumento sia stato annunciato almeno quindici giorni prima; detto annuncio non può precedere, tuttavia, la data di pubblicazione dell'aumento dei prezzi delle tariffe interne in parola;
- c) se le tasse di porto e le tasse accessorie previste nelle tariffe internazionali devono essere modificate per tener conto delle fluttuazioni dei cambi o se devono essere rettificati degli errori manifesti, tali modificazioni e rettifiche entrano in vigore il giorno successivo a quello della loro pubblicazione.

§ 8. Negli Stati in cui non esiste l'obbligo di pubblicare alcune tariffe, né di applicarle a tutti gli utenti alle stesse condizioni, le disposizioni del presente articolo non si applicano nella misura in cui esse comportino tale obbligo.

§ 9. La ferrovia non può riscuotere oltre alle tasse di porto e alle tasse accessorie previste dalle tariffe, alcuna somma all'infuori delle spese da essa sostenute. Dette spese devono essere debitamente esposte e calcolate a parte sulla lettera di vettura, con ogni giustificazione utile. Quando queste giustificazioni siano state fornite mediante documenti allegati alla lettera di vettura e se il pagamento delle spese in questione incombe al mittente, detti documenti non sono rilasciati al destinatario

insieme alla lettera di vettura, ma sono riconsegnati al mittente con il conto delle spese menzionate all'articolo 15, § 7.

**Art. 7**            Unità di conto. Corso di conversione o di accettazione delle valute

§ 1. L'unità di conto prevista dalle Regole uniformi è il Diritto speciale di prelievo come definito dal Fondo Monetario Internazionale.

Il valore, in Diritto speciale di prelievo, della valuta nazionale di uno Stato membro del Fondo Monetario Internazionale è calcolato secondo il metodo di valutazione applicato dal Fondo Monetario Internazionale per le proprie operazioni e transazioni.

§ 2. Il valore, in Diritto speciale di prelievo, della valuta nazionale di uno Stato non membro del Fondo Monetario Internazionale è calcolato secondo quanto stabilito da tale Stato.

Tale calcolo deve esprimere in valuta nazionale un valore reale il più vicino possibile a quello che risulterebbe dall'applicazione del § 1.

§ 3. Per uno Stato non membro del Fondo Monetario Internazionale, la cui legislazione non permette l'applicazione dei §§ 1 o 2, l'unità di conto prevista dalle Regole uniformi è considerata uguale a tre franchi-oro.

Il franco-oro è definito da 10/31 di grammo d'oro al titolo di 0,900.

La conversione del franco-oro deve esprimere in valuta nazionale un valore reale il più vicino possibile a quello che risulterebbe dall'applicazione del § 1.

§ 4. Gli Stati, nei tre mesi successivi all'entrata in vigore della Convenzione e ogni volta che si produce un mutamento nel loro metodo di calcolo o nel valore della propria valuta nazionale in rapporto all'unità di conto, comunicano all'Ufficio centrale il loro metodo di calcolo conformemente al § 2 oppure i risultati della conversione conformemente al § 3.

L'Ufficio centrale notifica queste informazioni agli Stati.

§ 5. La ferrovia deve pubblicare i corsi ai quali:

- a) effettua la conversione delle somme espresse in unità monetarie straniere, pagabili in valuta nazionale (corso di conversione);
- b) accetta in pagamento valute estere (corso di accettazione).

**Art. 8**            Disposizioni speciali per determinati trasporti

§ 1. Per il trasporto dei carri privati, sono previste disposizioni particolari nel Regolamento concernente il trasporto internazionale per ferrovia dei carri privati (RIP), Allegato II alle Regole uniformi.

§ 2. Per il trasporto dei contenitori, sono previste disposizioni particolari nel Regolamento concernente il trasporto internazionale per ferrovia dei contenitori (RICO), Allegato III alle Regole uniformi.

§ 3. Per il trasporto dei colli espressi, le ferrovie possono, mediante clausole tariffarie, concordare disposizioni particolari conformi al Regolamento concernente il trasporto internazionale per ferrovia dei colli espressi (RIEx), Allegato IV alle Regole uniformi.

§ 4. Due o più Stati, mediante accordi, oppure due o più ferrovie, mediante disposizioni complementari o clausole tariffarie, possono concordare condizioni in deroga alle Regole uniformi per i trasporti concernenti:

- a) le spedizioni con documento di trasporto negoziabile,
- b) le spedizioni la cui riconsegna è ammessa solo contro la restituzione del duplicato della lettera di vettura,
- c) le spedizioni di giornali,
- d) le spedizioni destinate alle fiere o esposizioni,
- e) le spedizioni di attrezzi di carico e di mezzi di protezione contro il calore ed il freddo per le merci trasportate,
- f) le spedizioni effettuate, su tutto o parte del percorso, con lettera di vettura che non serva come documento di tassazione e di fatturazione,
- g) le spedizioni effettuate mediante l'utilizzazione della trasmissione automatica dei dati.

#### **Art. 9** Disposizioni complementari

§ 1. Due o più Stati o due o più ferrovie possono stabilire disposizioni complementari per l'esecuzione delle Regole uniformi. Esse non possono derogare alle Regole uniformi che nel caso in cui queste ultime lo prevedano espressamente.

§ 2. Le disposizioni complementari entrano in vigore e sono pubblicate nelle forme previste dalle leggi e dai regolamenti di ogni Stato. Le disposizioni complementari e la loro entrata in vigore sono comunicate all'Ufficio centrale.

#### **Art. 10** Diritto nazionale

§ 1. Per quanto non previsto nelle Regole uniformi, nelle disposizioni complementari e nelle tariffe internazionali, si applica il diritto nazionale.

§ 2. Per diritto nazionale si intende quello dello Stato in cui l'avente diritto fa valere i suoi diritti, comprese le regole relative ai conflitti di legge.

## **Titolo II**

### **Conclusioni ed esecuzione del contratto di trasporto**

#### **Art. 11** Conclusione del contratto di trasporto

§ 1. Il contratto di trasporto è concluso nel momento in cui la ferrovia di partenza ha accettato al trasporto la merce accompagnata dalla lettera di vettura. L'accettazione è comprovata dall'apposizione sulla lettera di vettura e, quando del caso, su ciascun



foglio complementare, del bollo della stazione mittente o dell'indicazione della macchina contabile, recante la data di accettazione.

§ 2. Il procedimento di cui al § 1 deve aver luogo immediatamente dopo la consegna al trasporto della totalità della merce che costituisce l'oggetto della lettera di vettura e, nella misura in cui lo prevedano le prescrizioni in vigore nella stazione di partenza, il pagamento delle spese che il mittente prende a suo carico o il deposito di una garanzia conformemente all'articolo 15, § 7.

§ 3. Dopo l'apposizione del bollo o dell'indicazione della macchina contabile, la lettera di vettura fa prova della conclusione e del contenuto del contratto di trasporto.

§ 4. Tuttavia, per ciò che concerne le merci il cui carico spetta al mittente in virtù delle tariffe o degli accordi tra lui e la ferrovia, se accordi del genere sono ammessi alla stazione di partenza, le indicazioni figuranti sulla lettera di vettura relative alla massa della merce o al numero dei colli fanno prova contro la ferrovia solo se questa ultima abbia verificato detta massa o detto numero e ne abbia fatto annotazione sulla lettera di vettura. Se del caso, tali indicazioni possono essere provate con altri mezzi.

Se è evidente che nessuna mancanza effettiva corrisponde alla differenza di massa o di numero di colli rispetto alle indicazioni riportate sulla lettera di vettura, queste non fanno prova contro la ferrovia. Ciò specialmente quando il carro sia consegnato al destinatario con i piombi di origine intatti.

§ 5. La ferrovia è tenuta a certificare sul duplicato della lettera di vettura, con l'apposizione del bollo a data o con l'indicazione della macchina contabile, il ricevimento della merce e la data dell'accettazione al trasporto, prima di restituire tale duplicato al mittente.

Detto duplicato non ha il valore né della lettera di vettura che accompagna la merce, né di un titolo di credito negoziabile.

## **Art. 12** Lettera di vettura

§ 1. Il mittente deve presentare una lettera di vettura debitamente compilata.

Per ogni spedizione deve essere compilata una lettera di vettura. Una sola lettera di vettura può riguardare soltanto il carico di un solo carro. Le disposizioni complementari possono derogare a dette regole.

§ 2. Le ferrovie fissano il modello uniforme della lettera di vettura, che deve contenere un duplicato per il mittente.

Per determinati traffici, particolarmente tra paesi limitrofi, le ferrovie possono prescrivere, nelle tariffe, l'impiego di una lettera di vettura di modello semplificato.

Per determinati traffici con i paesi che non hanno aderito alla presente Convenzione, le tariffe possono prevedere il ricorso ad una procedura speciale.

§ 3. La lettera di vettura deve essere stampata in due od eventualmente in tre lingue, delle quali una almeno deve essere scelta tra le lingue di lavoro dell'Organizzazione.

Le tariffe internazionali possono stabilire la lingua nella quale devono essere redatte le indicazioni che il mittente deve riportare sulla lettera di vettura. In mancanza, esse devono essere redatte in una delle lingue ufficiali dello Stato di partenza e una tra-

duzione in una delle lingue di lavoro dell'Organizzazione deve esservi allegata, a meno che le indicazioni non siano redatte in una di dette lingue.

Le indicazioni apposte dal mittente sulla lettera di vettura devono essere redatte in caratteri latini, salvo le deroghe previste dalle disposizioni complementari o dalle tariffe internazionali.

**Art. 13** Tenore della lettera di vettura

§ 1. La lettera di vettura deve obbligatoriamente recare:

- a) la designazione della stazione destinataria;
- b) il nome e l'indirizzo del destinatario; come destinatario deve essere indicato una sola persona fisica o altro soggetto di diritto;
- c) la designazione della merce;
- d) la massa o, in mancanza, una indicazione analoga conforme alle prescrizioni in vigore alla stazione di partenza;
- e) il numero dei colli e la descrizione dell'imballaggio, per le spedizioni in piccolo le partite e per i carri completi costituiti da uno o più componenti del carico spediti in traffico ferroviario marittimo e che debbono essere trasbordati;
- f) il numero del carro e, inoltre, per i carri privati, la tara, per le merci il cui carico incombe al mittente;
- g) l'enumerazione dettagliata dei documenti che sono richiesti dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative, allegati alla lettera di vettura o menzionati e da tenersi a disposizione della ferrovia in una stazione designata o in un ufficio doganale o in un ufficio di qualsivoglia altra autorità;
- h) il nome e l'indirizzo del mittente; una sola persona fisica o altro soggetto di diritto deve essere indicato come mittente; se le prescrizioni in vigore nella stazione mittente lo esigano, il mittente deve aggiungere al proprio nome e indirizzo la sua firma manoscritta, stampata o apposta mediante un timbro.

Le prescrizioni in vigore nella stazione mittente determinano, per tutto il percorso, le nozioni di «carro completo» e «spedizione in piccole partite».

§ 2. La lettera di vettura deve, se del caso, contenere tutte le altre indicazioni previste dalle Regole uniformi. Essa non può contenere altre indicazioni salvo che siano prescritte o ammesse dalle leggi e dai regolamenti di uno Stato, dalle disposizioni complementari o dalle tariffe, e non siano contrarie alle Regole uniformi.

§ 3. Tuttavia, il mittente può inserire nell'apposito spazio della lettera di vettura riservato a tale scopo, ma a titolo di informazione per il destinatario, delle indicazioni che si riferiscono alla spedizione, senza che ne derivino obblighi o responsabilità per la ferrovia.

§ 4. È vietato sostituire la lettera di vettura con altri documenti o unirvi documenti diversi da quelli che sono prescritti o ammessi dalle Regole uniformi, dalle disposizioni complementari o dalle tariffe.

**Art. 14** Itinerario e tariffe applicabili

§ 1. Il mittente può prescrivere, nella lettera di vettura, l'itinerario da seguire, determinando con l'indicazione dei punti di confine o delle stazioni di confine e, se del caso, con l'indicazione delle stazioni di transito tra ferrovie. Egli può indicare soltanto punti di confine e stazioni di confine aperti al traffico nella relazione considerata.

§ 2. Sono assimilate ad una prescrizione di itinerario:

- a) l'indicazione delle stazioni nelle quali devono essere eseguite le formalità richieste dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative, nonché l'indicazione delle stazioni in cui devono essere fornite speciali cure alla merce (cura degli animali, righiacciamento, ecc.);
- b) l'indicazione delle tariffe da applicare, se essa sia sufficiente a stabilire le stazioni fra le quali le tariffe domandate devono essere applicate;
- c) l'indicazione del pagamento di tutte o parte delle spese fino a X (designando X nominativamente il punto in cui si fa la sutura delle tariffe tra paesi limitrofi).

§ 3. All'infuori dei casi indicati nell'articolo 3, §§ 4 e 5 e nell'articolo 33, § 1, la ferrovia non può effettuare il trasporto per un itinerario diverso da quello prescritto dal mittente se non alla doppia condizione:

- a) che le formalità prescritte dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative, come pure le cure speciali da fornire alla merce, abbiano sempre luogo nelle stazioni designate dal mittente;
- b) che le spese e i termini di resa non siano superiori alle spese e ai termini di resa calcolati in base all'itinerario prescritto dal mittente.

La lettera a) non si applica alle spedizioni in piccole partite se una delle ferrovie partecipanti al trasporto non può rispettare l'itinerario scelto dal mittente a causa delle prescrizioni di itinerario risultanti dalla propria organizzazione dei trasporti internazionali delle spedizioni in piccole partite.

§ 4. Fatta riserva del § 3, le spese e i termini di resa sono calcolati secondo l'itinerario prescritto dal mittente o, in mancanza, secondo l'itinerario scelto dalla ferrovia.

§ 5. Nella lettera di vettura, il mittente può indicare le tariffe da applicare. La ferrovia deve applicare tali tariffe se sono soddisfatte le condizioni valevoli per la loro applicazione.

§ 6. Se le indicazioni fornite dal mittente non sono sufficienti per stabilire l'itinerario o le tariffe da applicare o se talune di queste indicazioni sono incompatibili, la ferrovia deve scegliere l'itinerario o le tariffe che essa giudica più vantaggiose per il mittente.

§ 7. La ferrovia è responsabile dei danni risultanti dalla scelta effettuata conformemente al § 6 soltanto in caso di dolo o di colpa grave.

§ 8. ...

**Art. 15** Pagamento delle spese

§ 1. Le spese (tasse di porto, tasse accessorie, diritti doganali ed altre spese sopravvenienti a partire dall'accettazione del trasporto fino alla riconsegna) sono pagate o dal mittente o dal destinatario, conformemente alle disposizioni qui appresso indicate.

Ai fini dell'applicazione di tali disposizioni, sono considerati come tasse di porto i diritti che, in base alla tariffa applicabile, devono essere aggiunti ai prezzi risultanti dai prontuari o dalle tariffe eccezionali al momento del calcolo delle tasse di porto.

§ 2. Il mittente che prende a suo carico la totalità o una parte delle spese deve indicarlo nella lettera di vettura utilizzando una delle menzioni seguenti:

- a) 1) «franco di porto», se prende a suo carico soltanto le tasse di porto;
- 2) «franco di porto ivi compreso ...», se prende a suo carico altre spese oltre le tasse di porto; egli deve indicare esattamente tali spese; le ulteriori indicazioni devono riferirsi soltanto alle spese accessorie od alle altre spese sopravvenienti a partire dall'accettazione del trasporto fino alla riconsegna, come pure le somme riscosse dalla dogana o da altre autorità amministrative, non devono avere per effetto di suddividere l'ammontare totale di una stessa categoria di spese (ad es. l'ammontare totale dei diritti doganali e delle altre somme che devono essere pagate alla dogana, l'imposta sul valore aggiunto deve essere considerata come una categoria separata);
- 3) «franco di porto fino a X» (indicando X nominativamente il punto in cui si fa la sutura delle tariffe fra paesi limitrofi), se prende a suo carico le tasse di porto fino a X;
- 4) «franco di porto ivi compreso ... fino a X» (indicando X nominativamente il punto in cui si fa la sutura delle tariffe fra paesi limitrofi), se prende a suo carico altre spese oltre le tasse di porto, fino a X, ad esclusione di tutte le spese riferentisi al paese od alla ferrovia susseguente; le disposizioni di cui al punto 2) sono applicabili per analogia;
- b) «franco di tutte le spese», se prende a suo carico tutte le spese (tasse di porto, tasse accessorie, diritti doganali ed altre spese);
- c) «franco per ...», se prende a suo carico una somma determinata; detta somma deve essere espressa nella valuta del paese di partenza, salvo contrarie disposizioni nelle tariffe.

Le spese accessorie e le altre spese che, secondo le prescrizioni in vigore nella stazione mittente, devono essere calcolate per tutto il percorso interessato, come pure la tassa di interesse alla riconsegna prevista dall'articolo 16, § 2, vanno sempre interamente corrisposte dal mittente nel caso di pagamento delle spese secondo la lettera a), 4).

§ 3. Le tariffe internazionali possono prescrivere, in materia di pagamento delle spese, l'impiego esclusivo di determinate menzioni indicate nel § 2 o l'impiego di altre menzioni.

§ 4. Le spese che il mittente non ha preso a suo carico sono considerate come poste a carico del destinatario. Tuttavia, le spese sono sempre a carico del mittente se il destinatario non ha ritirato la lettera di vettura, né ha fatto valere i suoi diritti conformemente all'articolo 28, § 4, né ha modificato il contratto di trasporto conformemente all'articolo 31.

§ 5. Le tasse accessorie, come i diritti di sosta, di magazzinaggio, di pesatura, la cui riscossione sia determinata da un fatto imputabile al destinatario o a una domanda che questi abbia presentata, sono sempre pagate dal destinatario medesimo.

§ 6. La ferrovia di partenza può esigere dal mittente il pagamento anticipato delle spese quando trattasi di merce che, a suo giudizio, sono soggette a rapido deperimento o che, per il loro minimo valore o la loro natura, non le garantiscono sufficientemente il pagamento delle spese.

#### **Art. 16** Interesse alla riconsegna

§ 1. Ogni spedizione può formare oggetto di una dichiarazione di interesse alla riconsegna. Il suo importo deve essere iscritto in cifre sulla lettera di vettura ed indicato nella valuta del paese di partenza, in altra valuta stabilita nelle tariffe o in unità di conto.

§ 2. la tassa di interesse alla riconsegna è calcolata, per tutto il percorso interessato, secondo le tariffe della ferrovia di partenza.

#### **Art. 17** Assegno e spese anticipate

§ 1. Il mittente può gravare la merce di assegno fino a concorrenza del suo valore al momento dell'accettazione alla stazione mittente. L'importo dell'assegno deve essere indicato nella valuta del paese di partenza; le tariffe possono prevedere delle eccezioni.

§ 2. La ferrovia non è tenuta a pagare l'assegno se non in quanto l'importo sia stato versato dal destinatario. Questo importo deve essere messo a disposizione nel termine di trenta giorni decorrenti dalla data di detto versamento; sono dovuti gli interessi in ragione del cinque per cento all'anno dalla scadenza di detto termine.

§ 3. Se la merce è stata riconsegnata, in tutto o in parte, al destinatario senza il preventivo incasso dell'assegno, la ferrovia deve risarcire il mittente del danno fino a concorrenza dell'importo dell'assegno, salvo rivalsa verso il destinatario.

§ 4. La spedizione contro assegno dà luogo alla riscossione di una tassa fissata dalle tariffe; detta tassa è dovuta anche se l'assegno è annullato o ridotto in conseguenza di una modificazione del contratto di trasporto conformemente all'articolo 30, § 1.

§ 5. Le spese anticipate sono ammesse soltanto in base alle disposizioni vigenti presso la stazione di partenza.

§ 6. L'importo dell'assegno e quello delle spese anticipate devono essere iscritte in cifre sulla lettera di vettura.

§ 7. Se l'importo delle spese che il mittente prende a suo carico non può essere fissato esattamente al momento della consegna al trasporto, tali spese sono iscritte in un bollettino di affrancazione, che deve formare oggetto di una regolarizzazione contabile con il mittente entro un massimo di trenta giorni dalla scadenza del termine di resa. La ferrovia può esigere a titolo di garanzia il deposito contro ricevuta di una somma rappresentante approssimativamente le spese. Un conto dettagliato delle spese compilato in base alle indicazioni del bollettino di affrancazione è rilasciato al mittente contro restituzione della ricevuta.

§ 8. La stazione mittente deve specificare, nella lettera di vettura e nel duplicato, le spese riscosse in affrancato, a meno che le prescrizioni in vigore nella stazione suddetta non dispongano che tali spese devono essere specificate soltanto nel duplicato. Nel caso previsto al § 7, tali spese non devono essere specificate né nella lettera di vettura, né nel duplicato.

**Art. 18<sup>32</sup>**      Responsabilità per le indicazioni esposte nella lettera di vettura

Il mittente è responsabile dell'esattezza delle indicazioni apposte a sua cura nella lettera di vettura. Egli sopporta tutte le conseguenze risultanti dal fatto che tali indicazioni possano essere irregolari, inesatte, incomplete o inserite in uno spazio diverso da quello riservato a ciascuna di esse.

**Art. 19**      Stato, imballaggio e marcatura della merce

§ 1. Allorché la ferrovia accetta al trasporto una merce che presenta segni manifesti di avaria, può esigere che lo stato di essa sia indicato nella lettera di vettura.

§ 2. Allorché la merce per sua natura esige un imballaggio, il mittente deve imballarla in modo tale che sia preservata in corso di trasporto da perdita totale o parziale e da avaria e che non possa produrre danni alle persone, al materiale o ad altre merci.

L'imballaggio deve, inoltre, essere conforme alle prescrizioni in vigore alla stazione di partenza.

§ 3. Se il mittente non si attiene alle prescrizioni del § 2, la ferrovia può rifiutare la merce o esigere che il mittente riconosca, sulla lettera di vettura, la mancanza dell'imballaggio o il suo stato difettoso descrivendolo esattamente.

§ 4. Il mittente è responsabile di tutte le conseguenze derivanti dalla mancanza o dallo stato difettoso dell'imballaggio ed è tenuto particolarmente a risarcire il danno derivante alla ferrovia da tale fatto. In mancanza di annotazioni nella lettera di vettura, la prova della mancanza o dello stato difettoso dell'imballaggio incombe alla ferrovia.

§ 5. Le disposizioni complementari o le tariffe disciplinano la marcatura dei colli da parte del mittente.

§ 6. ...

<sup>32</sup> Aggiornato dall'art. III n. 2 del Prot. del 20 dic. 1990, in vigore per la Svizzera dal 1° nov. 1996 (RU 1997 789 788; FF 1995 I 271).

**Art. 20** Consegna della merce al trasporto e suo carico

§ 1. Le operazioni di consegna della merce al trasporto sono regolate dalle prescrizioni in vigore nella stazione di partenza.

§ 2. Il carico incombe alla ferrovia od al mittente, a seconda delle prescrizioni in vigore presso la stazione di partenza, sempre che le Regole uniformi non contengano disposizioni diverse o che la lettera di vettura non menzioni un accordo speciale intervenuto fra il mittente e la ferrovia.

Allorché il carico incombe al mittente, questi deve rispettare il limite di carico. Se le linee che devono essere percorse comportano dei differenti limiti di carico, il limite più basso è quello valevole per il percorso totale. Le disposizioni indicanti i limiti di carico da osservarsi sono pubblicati nelle stesse forme delle tariffe. La ferrovia indica al mittente, su sua richiesta, il limite di carico da osservarsi.

§ 3. Il mittente è responsabile di tutte le conseguenze derivanti da un carico difettoso da lui effettuato e deve in particolare risarcire il danno subito dalla ferrovia per tale fatto. Tuttavia, l'articolo 15 si applica al pagamento di spese derivate dal ripristino di un carico difettoso. La prova del carico difettoso incombe alla ferrovia.

§ 4. Le merci devono essere trasportate in carri coperti, in carri scoperti, in carri scoperti con copertone o in carri speciali attrezzati, a seconda delle disposizioni delle tariffe internazionali, sempre che le Regole uniformi non contengano in proposito disposizioni diverse. Se non vi sono tariffe internazionali o se esse non contengono disposizioni in merito, le prescrizioni in vigore nella stazione di partenza sono valide per tutto il percorso.

§ 5. L'apposizione dei sigilli sui carri è regolata dalle prescrizioni in vigore nella stazione di partenza.

Il mittente deve annotare sulla lettera di vettura il numero ed il tipo dei sigilli che appone sui carri.

**Art. 21** Verifica

§ 1. La ferrovia ha sempre il diritto di verificare se la spedizione corrisponde alle indicazioni esposte dal mittente sulla lettera di vettura e se sono state osservate le prescrizioni relative al trasporto delle merci ammesse a determinate condizioni.

§ 2. Se si tratta della verifica del contenuto della spedizione, il mittente o il destinatario deve essere invitato ad assistervi, a seconda che essa abbia luogo nella stazione di partenza o nella stazione destinataria. Se l'interessato non si presenta o se la verifica ha luogo in corso di trasporto e in mancanza di altre prescrizioni legali o regolamentari in vigore nello Stato nella quale si effettua la verifica, essa deve essere compiuta alla presenza di due testimoni estranei alla ferrovia. La ferrovia può però procedere ad una verifica durante il trasporto se tale operazione è imposta dalla necessità dell'esercizio o dalle prescrizioni delle autorità doganali o di altre autorità amministrative.

§ 3. Il risultato della verifica delle indicazioni esposte nella lettera di vettura deve essere menzionato su di essa. Se la verifica è eseguita nella stazione di partenza, il risultato deve essere annotato ugualmente sul duplicato della lettera di vettura, se questo è ancora in possesso della ferrovia.

Se la spedizione non corrisponde alle indicazioni esposte nella lettera di vettura o se non sono state osservate le prescrizioni relative al trasporto delle merci ammesse a determinate condizioni, le spese derivanti dalla verifica gravano sulla merce, a meno che non siano state pagate immediatamente.

#### **Art. 22**            Constatazione della massa e del numero dei colli

§ 1. La prescrizione in vigore in ciascuno Stato determinano le condizioni in cui la ferrovia deve constatare la massa della merce o il numero dei colli, nonché la tara effettiva dei carri.

La ferrovia deve menzionare nella lettera di vettura il risultato di queste constatazioni.

§ 2. Se da una operazione di pesatura effettuata dalla ferrovia dopo la conclusione del contratto di trasporto risulta una differenza, la massa constatata dalla stazione mittente o, in mancanza, la massa dichiarata dal mittente resta determinante per il calcolo del prezzo delle tasse di porto:

- a) se la differenza è manifestamente dovuta alla natura della merce o alle influenze atmosferiche; o
- b) se detta pesatura è eseguita su un ponte a bilico e non risulta una differenza superiore al due per cento della massa constatata dalla stazione mittente o, in mancanza, di quella dichiarata dal mittente.

#### **Art. 23**            Sovraccarico

§ 1. Quando il sovraccarico di un carro viene constatato dalla stazione di partenza o da una stazione intermedia, l'eccedenza di carico può essere scaricata dal carro, anche se non deve essere riscossa nessuna soprattassa. Se del caso, il mittente o, in caso di modificazione del contratto di trasporto conformemente all'articolo 31, il destinatario è invitato senza ritardo a dare istruzioni in relazione all'eccedenza di carico.

§ 2. Senza pregiudizio del pagamento delle soprattasse previste all'articolo 24, il sovraccarico è tassato, per il percorso effettuato, in base alle tasse di porto applicate al carico principale. In caso di scarico dell'eccedenza di carico, le spese di queste operazioni sono riscosse in base alle tariffe della ferrovia che vi procede.

Se l'avente diritto dispone di spedire il sovraccarico alla stazione di destinazione del carico principale, a un'altra stazione destinataria o di restituirlo alla stazione di partenza, esso è considerato come una spedizione separata.



**Art. 24** Soprattasse

§ 1. Senza pregiudizio del pagamento della differenza del prezzo di trasporto e di una indennità per eventuali danni, la ferrovia può percepire:

- a) una soprattassa uguale ad 1 unità di conto per kg di massa lorda dell'intero collo:
  1. in caso di designazione irregolare, inesatta o incompleta delle materie e degli oggetti esclusi dal trasporto in virtù del RID;
  2. in caso di designazione irregolare, inesatta o incompleta delle materie e degli oggetti ammessi al trasporto a determinate condizioni in virtù del RID, o di inosservanza di dette condizioni.

Le disposizioni complementari possono prevedere altri modi di calcolo della soprattassa, in particolare una soprattassa forfettaria per i carri privati vuoti;

- b) una soprattassa uguale a 5 unità di conto per 100 kg di massa eccedente il limite di carico, allorché il carro sia stato caricato dal mittente.

§ 2. Le soprattasse gravano sulla merce trasportata, qualunque sia il luogo nel quale furono constatati i fatti che giustificano la loro riscossione.

§ 3. L'importo delle soprattasse e il motivo della loro riscossione devono essere indicati nella lettera di vettura.

§ 4. Le disposizioni complementari precisano i casi in cui nessuna soprattassa può essere riscossa.

**Art. 25** Documenti per le formalità amministrative. Chiusura doganale

§ 1. Il mittente deve allegare alla lettera di vettura i documenti necessari per compiere, prima della riconsegna della merce, le formalità prescritte dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative. Questi documenti devono riguardare unicamente le merci che formano oggetto della stessa lettera di vettura, sempre che le prescrizioni delle autorità doganali o di altre autorità amministrative o le tariffe non dispongano diversamente.

Tuttavia, quando tali documenti non sono allegati alla lettera di vettura o se devono essere forniti dal destinatario, il mittente deve indicare nella lettera di vettura la stazione, l'ufficio doganale o di qualsiasi altra autorità dove i rispettivi documenti saranno messi a disposizione della ferrovia e dove dovranno eseguirsi le formalità. Se il mittente assiste di persona alle formalità prescritte dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative o se si fa rappresentare da un mandatario, è sufficiente che detti documenti siano presentati al momento di dette formalità.

§ 2. La ferrovia non è tenuta ad esaminare se i documenti forniti sono sufficienti e esatti.

§ 3. Il mittente è responsabile verso la ferrovia di tutti i danni che possono essere causati dalla mancanza, dall'insufficienza o dalla irregolarità di questi documenti, salvo il caso di colpa della ferrovia.

La ferrovia è responsabile, in caso di colpa, delle conseguenze della perdita, dell'inutilizzazione o dell'utilizzazione irregolare dei documenti indicati nella lettera di vettura ed a questa allegati o che sono consegnati alla ferrovia stessa; tuttavia, l'eventuale indennità non deve mai superare quella prevista in caso di perdita della merce.

§ 4. Il mittente deve conformarsi alle prescrizioni delle autorità doganali o di altre autorità amministrative relative all'imballaggio ed alla copertura della merce. Se il mittente non ha imballato o non ha coperto le merci in conformità di queste prescrizioni, la ferrovia può provvedervi; le spese derivanti gravano sulla merce.

§ 5. La ferrovia può rifiutare le spedizioni i cui sigilli apposti dalla autorità doganale o da altre autorità amministrative siano danneggiati o difettosi.

#### **Art. 26**            Compimento delle formalità amministrative

§ 1. In corso di trasporto, le formalità prescritte dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative vengono compiute dalla ferrovia. Non di meno, essa può affidare tali operazioni ad un mandatario.

§ 2. Nel compimento di dette formalità, la ferrovia risponde della propria colpa o di quella del proprio mandatario; tuttavia, l'eventuale indennità non deve mai superare quella prevista in caso di perdita della merce.

§ 3. Il mittente, mediante una menzione esposta nella lettera di vettura, o il destinatario, che dà un ordine conformemente all'articolo 31, può domandare:

- a) di assistere di persona a queste formalità o di farvisi rappresentare da un mandatario, per dare tutte le informazioni e fare tutte le osservazioni utili;
- b) di compiere personalmente queste formalità o di farle eseguire da un mandatario, nella misura in cui le leggi e i regolamenti dello Stato in cui devono effettuarsi dette formalità lo consentano;
- c) di procedere al pagamento dei diritti doganali e delle altre spese, se egli stesso o il suo mandatario assiste alle operazioni predette o le effettua, nella misura in cui le leggi e i regolamenti dello Stato in cui si eseguono dette operazioni lo consentano.

Né il mittente, né il destinatario che ha il diritto di disposizione, né il loro mandatario hanno il diritto di prendere possesso della merce.

§ 4. Se, per l'adempimento delle formalità, il mittente ha indicato una stazione in cui le prescrizioni in vigore non consentono il loro compimento, oppure se egli ha prescritto, per tali formalità, una diversa procedura che non può essere eseguita, la ferrovia opera nella maniera che ritiene più favorevole agli interessi dell'avente diritto e comunica al mittente i provvedimenti presi.

Se il mittente ha utilizzato nella lettera di vettura una menzione di affrancazione che comprenda i diritti di dogana, la ferrovia può compiere a sua scelta le formalità doganali sia in corso di trasporto, sia alla stazione destinataria.

§ 5. Salva l'eccezione prevista nel § 4, secondo alinea, il destinatario può compiere le formalità doganali nella stazione destinataria provvista di un ufficio di dogana, se lo sdoganamento all'arrivo è richiesto nella lettera di vettura o se, in mancanza di tale richiesta, la merce giunge vincolata a dogana. Dette formalità possono essere ugualmente compiute dal destinatario nella stazione di destinazione non provvista di un ufficio doganale, se le leggi e i regolamenti dello Stato lo consentono o se vi è una preventiva autorizzazione della ferrovia e della dogana. L'esercizio di uno di questi diritti comporta il preventivo pagamento delle spese che gravano sulla merce.

Tuttavia, la ferrovia può procedere conformemente al § 4 se, nel termine previsto dalle prescrizioni in vigore nella stazione destinataria, il destinatario non abbia ritirato la lettera di vettura.

#### **Art. 27** Termini di resa

§ 1. I termini di resa sono stabiliti da accordi conclusi tra le ferrovie partecipanti al trasporto o dalle tariffe internazionali applicabili dalla stazione di partenza fino alla stazione destinataria. Per alcuni traffici particolari e su certe relazioni, tali termini possono essere anche stabiliti sulla base dei piani di trasporto applicabili tra le ferrovie interessate; in tale caso, essi devono essere riportati nelle tariffe internazionali o nelle convenzioni speciali, che prevedono eventualmente le deroghe di cui ai successivi §§ da 3 a 9.

Tutti questi termini non possono oltrepassare quelli che risultano dai seguenti paragrafi.

§ 2. In mancanza di indicazioni dei termini di resa di cui al § 1, e salve le disposizioni dei paragrafi di cui appresso, i termini di resa massimi sono i seguenti:

- |    |  |        |
|----|--|--------|
| a) | per le spedizioni a carro completo:                      |        |
|    | termine di spedizione                                    | 12 ore |
|    | termine di trasporto per frazione indivisibile di 400 km | 24 ore |
| b) | per le spedizioni in piccole partite:                    |        |
|    | termine di spedizione                                    | 24 ore |
|    | termine di trasporto per frazione indivisibile di 200 km | 24 ore |

Tutte le distanze si riferiscono alle distanze chilometriche per l'applicazione delle tariffe.

§ 3. Il termine di spedizione è computato una sola volta, qualunque sia il numero delle reti attraversate. Il termine di trasporto è calcolato sulla distanza totale fra la stazione di partenza e la stazione destinataria.

§ 4. La ferrovia può fissare, nei seguenti casi, termini di resa supplementari di una durata determinata:

- a) spedizioni consegnate per il trasporto o che devono essere riconsegnate fuori delle stazioni:

- b) spedizioni che percorrono:
  - 1. linee di diverso scartamento,
  - 2. il mare o vie di navigazione interne,
  - 3. itinerari non serviti da ferrovie;
- c) spedizioni cui siano applicate tariffe interne speciali o eccezionali a prezzi ridotti;
- d) circostanze straordinarie tali da causare uno sviluppo anormale del traffico o anormali difficoltà per l'esercizio.

§ 5. I termini supplementari previsti nel § 4 da a) a c) devono figurare nelle tariffe o nelle prescrizioni debitamente pubblicate in ciascuno Stato.

I termini supplementari previsti nel § 4 d) devono essere pubblicati e non possono entrare in vigore prima della loro pubblicazione.

§ 6. Il termine di resa inizia a decorrere dalla mezzanotte successiva all'accettazione della merce.

§ 7. Il termine di resa è prolungato, salvo in caso di colpa imputabile alla ferrovia, per la durata delle soste occorrenti per:

- a) la verifica conforme agli articoli 21 e 22, § 1, che riveli differenze nei confronti delle indicazioni esposte nella lettera di vettura;
- b) l'adempimento delle formalità richieste dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative;
- c) la modificazione del contratto di trasporto conformemente agli articoli 30 o 31;
- d) le cure speciali da fornire alla merce;
- e) il trasbordo o la sistemazione di un carico difettoso effettuato dal mittente;
- f) ogni interruzione di traffico che temporaneamente impedisca l'inizio o la continuazione del trasporto.

La causa e la durata di tali prolungamenti devono essere menzionati nella lettera di vettura. Se del caso, possono essere provati con ogni altro mezzo.

§ 8. Il termine di resa è sospeso le domeniche ed i giorni festivi legalmente riconosciuti. È sospeso il sabato quando le prescrizioni in vigore in uno Stato prevedono per tale giorno una sospensione del termine di resa nel traffico ferroviario interno.

§ 9. Quando il termine di resa scade dopo l'ora di chiusura della stazione destinataria, la sua scadenza è rinviata a due ore dopo l'ora della successiva riapertura della stazione.

...

§ 10. Il termine di resa è osservato se, prima della sua scadenza:

- a) è notificata al destinatario l'arrivo della merce e questa è tenuta a sua disposizione, trattandosi di spedizioni da riconsegnare in stazione e del cui arrivo deve essere dato avviso;

- b) la merce è tenuta a disposizione del destinatario, trattandosi di spedizioni da riconsegnare in stazione e del cui arrivo non deve essere dato avviso;
- c) la merce è messa a disposizione del destinatario, trattandosi di spedizioni da riconsegnare fuori delle stazioni.

**Art. 28**          Riconsegna

§ 1. La ferrovia deve riconsegnare al destinatario, nella stazione destinataria, la lettera di vettura e la merce verso ricevuta e verso pagamento dei crediti della ferrovia posti a carico del destinatario.

L'accettazione della lettera di vettura obbliga il destinatario a pagare alla ferrovia l'importo dei crediti posti a suo carico.

§ 2. Sono assimilati alla riconsegna al destinatario, se effettuati conformemente alle prescrizioni in vigore nella stazione destinataria:

- a) la consegna della merce alle autorità doganali o daziarie nei loro locali di spedizione o nei loro depositi, quando questi non si trovino sotto la custodia della ferrovia;
- b) l'immagazzinamento della merce presso la ferrovia od il deposito presso un commissionario-speditore, o in un deposito pubblico.

§ 3. Le prescrizioni in vigore nella stazione destinataria o le convenzioni con il destinatario stabiliscono se la ferrovia ha il diritto o l'obbligo di riconsegnare la merce al destinatario in un luogo diverso dalla stazione destinataria, o in un raccordo privato, od al suo domicilio od in un deposito della ferrovia. Se la ferrovia consegna o fa consegnare la merce su un raccordo privato, a domicilio od in un deposito, la riconsegna è considerata effettuata all'atto di detta consegna. Salvo contrario accordo tra la ferrovia e il titolare del raccordo, le operazioni effettuate dalla ferrovia, per conto e sotto la direzione di quest'ultimo, non rientrano nel contratto di trasporto.

§ 4. Dopo l'arrivo della merce nella stazione destinataria, il destinatario può richiedere alla ferrovia la consegna della lettera di vettura e della merce.

Se la perdita della merce è accertata o se la merce non è arrivata allo scadere del termine previsto nell'articolo 39, § 1, il destinatario può far valere in proprio, verso la ferrovia, i diritti risultanti in suo favore dal contratto di trasporto.

§ 5. L'avente diritto può rifiutare l'accettazione della merce, anche dopo il ricevimento della lettera di vettura e il pagamento delle spese, finché non si sia proceduto alle verifiche da lui richieste per la constatazione di un danno addotto.

§ 6. Per il rimanente, la riconsegna della merce viene effettuata conformemente alle prescrizioni in vigore nella stazione destinataria.

**Art. 29**          Correzione delle riscossioni

§ 1. In caso di irregolare applicazione di una tariffa o di errore nel computo o nella riscossione delle spese, la differenza in meno deve essere versata e quella in più restituita.

La differenza in meno è versata e quella in più è restituita soltanto se eccedono 8 unità di conto per lettera di vettura. La restituzione è effettuata d'ufficio.

§ 2. Il pagamento alla ferrovia delle differenze in meno incombe al mittente se la lettera di vettura non è stata ritirata. Se la lettera di vettura è stata accettata dal destinatario o se il contratto di trasporto è stato modificato in base all'articolo 31, il mittente è obbligato al pagamento della differenza in meno solo nella misura in cui quest'ultima incide sulle spese a suo carico in virtù dell'indicazione di affrancazione esposta nella lettera di vettura. Il versamento della differenza riscossa in meno è a carico del destinatario.

§ 3. Le somme dovute in base al presente articolo danno diritto al pagamento di interessi annui in ragione del cinque per cento a decorrere dal giorno della messa in mora o dal giorno della presentazione del reclamo previsto nell'articolo 53 o, se non vi sono stati né messa in mora né reclamo, dal giorno dell'atto di citazione.

Se l'avente diritto non consegna alla ferrovia, entro un termine da questa opportunamente fissatogli, i documenti giustificativi necessari alla definitiva liquidazione del reclamo, gli interessi non decorrono tra la scadenza di detto termine e la consegna effettiva dei documenti.

### **Titolo III**

#### **Modificazione del contratto di trasporto**

##### **Art. 30**            Modificazione da parte del mittente

§ 1. Il mittente può, con ordini ulteriori, modificare il contratto di trasporto prescrivendo:

- a) il ritiro della merce nella stazione di partenza,
- b) il fermo della merce in corso di trasporto,
- c) il differimento della riconsegna della merce,
- d) la riconsegna della merce a persona diversa dal destinatario indicato nella lettera di vettura,
- e) la riconsegna della merce ad una stazione diversa da quella indicata nella lettera di vettura,
- f) il rinvio della merce alla stazione di partenza,
- g) la riscossione di un assegno,
- h) l'aumento, la diminuzione o l'annullamento dell'assegno,
- i) l'accollo a proprio carico di spese di una spedizione non affrancata o l'aumento di tali spese prese a carico conformemente all'articolo 15, § 2.

Le tariffe della ferrovia mittente possono prevedere che gli ordini previsti da g) a i) non sono ammessi.

Le disposizioni complementari o le tariffe internazionali in vigore tra le ferrovie che partecipano al trasporto possono ammettere degli ordini oltre quelli di cui sopra.

In nessun caso gli ordini devono avere l'effetto di frazionare la spedizione.

§ 2. Tali ordini debbono essere dati a mezzo di una dichiarazione, nella forma prescritta della ferrovia.

Questa dichiarazione deve essere riportata e firmata dal mittente nel duplicato della lettera di vettura, che deve essere presentato alla ferrovia. La firma può essere impressa o sostituita dal timbro del mittente.

È nullo qualsiasi ordine dato in una forma diversa da quella prescritta.

§ 3. Se la ferrovia dà seguito agli ordini del mittente senza esigere la presentazione del duplicato della lettera di vettura, quando questo sia stato trasmesso al destinatario, la ferrovia è responsabile nei confronti di quest'ultimo del danno che ne deriva. Tuttavia, l'eventuale indennità non deve mai superare quella prevista in caso di perdita della merce.

§ 4. Il diritto del mittente di modificare il contratto di trasporto, anche se è in possesso del duplicato della lettera di vettura, si estingue nei casi in cui il destinatario:

- a) ha ritirato la lettera di vettura;
- b) ha accettato la merce;
- c) ha fatto valere i suoi diritti in conformità dell'articolo 28, § 4;
- d) è autorizzato, conformemente all'articolo 31, a dare ordini, dal momento in cui la spedizione entra nel territorio doganale del paese di destinazione.

A partire da tale momento, la ferrovia deve conformarsi agli ordini ed alle istruzioni del destinatario.

### **Art. 31**            Modificazione da parte del destinatario

§ 1. Se il mittente non ha preso a suo carico le spese inerenti al trasporto nel paese di destinazione, né ha esposto sulla lettera di vettura l'indicazione «Destinatario non autorizzato a dare ulteriori ordini», il destinatario può, mediante ordini ulteriori, modificare il contratto di trasporto prescrivendo:

- a) il fermo della merce in corso di trasporto,
- b) il differimento della riconsegna della merce,
- c) la consegna della merce, nel paese di destinazione, a persona diversa dal destinatario indicato nella lettera di vettura,
- d) la consegna, nel paese di destinazione, della merce ad una stazione diversa dalla stazione destinataria indicata nella lettera di vettura, salve contrarie disposizioni contenute nelle tariffe internazionali,
- e) il compimento delle formalità prescritte dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative conformemente all'articolo 26, § 3.

Le disposizioni complementari o le tariffe internazionali in vigore fra le ferrovie partecipanti al trasporto possono ammettere degli ordini diversi da quelli sopra indicati.

In nessun caso, tali ordini devono avere per effetto il frazionamento della spedizione.

Gli ordini del destinatario diventano esecutivi soltanto dopo l'entrata della spedizione nel territorio doganale del paese di destinazione.

§ 2. Tali ordini devono essere dati a mezzo di una dichiarazione nella forma prescritta dalla ferrovia.

È nullo qualsiasi ordine dato in una forma diversa da quella prescritta.

§ 3. Il diritto del destinatario di modificare il contratto di trasporto si estingue nel caso in cui egli ha:

- a) ritirato la lettera di vettura;
- b) accettato la merce;
- c) fatto valere i suoi diritti in conformità dell'articolo 28, § 4;
- d) designato una persona in conformità del § 1 c) e questa ha ritirato la lettera di vettura, accettato la merce o fatto valere i suoi diritti conformemente all'articolo 28, § 4.

§ 4. Se il destinatario ha ordinato di consegnare la merce ad altra persona, quest'ultima non è autorizzata a modificare il contratto di trasporto.

#### **Art. 32** Esecuzione degli ordini ulteriori

§ 1. La ferrovia non può rifiutarsi di eseguire gli ordini impartiti in conformità degli articoli 30 e 31, né di ritardarne l'esecuzione, salvo che:

- a) questa non sia più possibile nel momento in cui gli ordini pervengono alla stazione che deve eseguirli;
- b) questa sia tale da perturbare il regolare svolgimento dell'esercizio;
- c) questa risulti contraria, quando trattasi di cambiare la stazione destinataria, alle leggi ed ai regolamenti di uno Stato, specie per quanto si riferisce alle prescrizioni delle autorità doganali o di altre autorità amministrative;
- d) il valore della merce, quando trattasi di cambiare la stazione destinataria, non comprenda, a giudizio della ferrovia, tutte le spese delle quali la merce stessa sarà gravata all'arrivo nella sua nuova destinazione, a meno che dette spese non siano pagate o non ne sia immediatamente garantito il pagamento.

Chi ha impartito gli ordini viene avvisato il più presto possibile degli impedimenti che si oppongono alla loro esecuzione.

Se la ferrovia non è in grado di prevedere questi impedimenti, chi ha dato gli ordini sopporta tutte le conseguenze derivanti dal fatto di aver dato inizio alla loro esecuzione.

§ 2. Le spese risultanti dall'esecuzione di un ordine, ad eccezione di quelle derivanti da colpa della ferrovia, devono essere pagate in conformità dell'articolo 15.

§ 3. Ad eccezione di quanto previsto al § 1, la ferrovia è responsabile, in caso di sua colpa, delle conseguenze della mancata o inesatta esecuzione di un ordine. Tuttavia, l'eventuale indennità non deve mai superare quella prevista in caso di perdita della merce.



**Art. 33** Impedimento al trasporto

§ 1. In caso di impedimento al trasporto, la ferrovia decide se sia preferibile istradare d'ufficio la merce per altra via o se convenga, nell'interesse del mittente, domandargli istruzioni fornendogli le informazioni utili di cui la stessa ferrovia dispone.

La ferrovia può esigere le tasse di porto applicabili all'itinerario percorso e disporre termini di resa corrispondenti al nuovo percorso, salvo il caso in cui essa sia in colpa.

§ 2. Se non è possibile far proseguire il trasporto, la ferrovia domanda istruzioni al mittente. Questa richiesta non è obbligatoria nel caso di impedimenti temporanei dovuti a misure prese in applicazione di quanto previsto all'articolo 3, § 4.

§ 3. Il mittente può impartire istruzioni nella lettera di vettura per il caso in cui sopravvenga un impedimento al trasporto.

Se a giudizio della ferrovia dette istruzioni non possono essere eseguite, essa richiede nuove istruzioni.

§ 4. Se le istruzioni del mittente modificano l'indicazione del destinatario o della stazione destinataria o sono impartite alla stazione in cui si trova la merce, il mittente deve iscrivere sul duplicato della lettera di vettura e presentarlo alla ferrovia.

§ 5. Se la ferrovia dà seguito alle istruzioni del mittente senza richiedere la presentazione del duplicato, quando quest'ultimo sia stato trasmesso al destinatario, la ferrovia è responsabile verso costui del danno che può risultrarne. Tuttavia, l'eventuale indennità non deve mai superare quella prevista in caso di perdita della merce.

§ 6. Se il mittente, che sia stato avvisato di un impedimento al trasporto, non dà, entro un termine ragionevole, istruzioni che si possano eseguire, la ferrovia procede conformemente alle disposizioni relative agli impedimenti alla riconsegna in vigore nel luogo in cui si trova ferma la merce.

Se la merce è stata venduta, il provento della vendita, dedotte le spese che gravano sulla merce stessa, deve essere tenuto a disposizione del mittente. Se il provento è inferiore a dette spese, il mittente deve pagare la differenza.

§ 7. Se l'impedimento al trasporto cessa prima che giungano le istruzioni del mittente, la merce è avviata a destinazione senza attendere le istruzioni; il mittente è avvertito il più presto possibile.

§ 8. Se l'impedimento al trasporto si verifica dopo che il destinatario abbia modificato il contratto di trasporto conformemente all'articolo 31, la ferrovia deve avviarne detto destinatario. I §§ 1, 2, 6, 7 e 9 si applicano per analogia.

§ 9. La ferrovia può, in caso di impedimento al trasporto, percepire le tasse di sosta, salvo che non sia in colpa.

§ 10. L'articolo 32 si applica ai trasporti effettuati in conformità dell'articolo 33.

**Art. 34** Impedimento alla riconsegna

§ 1. Nel caso di impedimento alla riconsegna della merce, la ferrovia deve avvisarne senza indugio il mittente per chiedergli istruzioni.

§ 2. Se l'impedimento alla riconsegna cessa prima dell'arrivo delle istruzioni del mittente alla stazione destinataria, la merce è riconsegnata al destinatario. Il mittente deve esserne avvisato senza indugio.

§ 3. Se il destinatario rifiuta la merce, il mittente ha il diritto di dare istruzioni, anche se non può presentare il duplicato della lettera di vettura.

§ 4. Mediante indicazione sulla lettera di vettura, il mittente può altresì richiedere che la merce gli sia rinviata d'ufficio se sopraggiunga un impedimento alla riconsegna. Al di fuori di tale caso il suo consenso espresso è necessario.

§ 5. Per tutto quanto non previsto sopra, la ferrovia incaricata della riconsegna procede conformemente alle prescrizioni in vigore nel luogo ove deve effettuarsi la riconsegna.

Se la merce è stata venduta, il provento della vendita, dedotte le spese che gravano sulla merce, deve essere tenuto a disposizione del mittente. Se il provento è inferiore a tali spese il mittente deve pagare la differenza.

§ 6. Allorché l'impedimento alla riconsegna interviene dopo che il destinatario ha modificato il contratto di trasporto conformemente all'articolo 31, la ferrovia deve darne avviso a detto destinatario. I §§ 1, 2 e 6 si applicano per analogia.

§ 7. L'articolo 32 si applica ai trasporti effettuati conformemente all'articolo 34.

**Titolo IV**  
**Responsabilità****Art. 35** Responsabilità collettiva delle ferrovie

§ 1. La ferrovia che ha accettato al trasporto la merce con lettera di vettura è responsabile dell'esecuzione del trasporto stesso per tutto il percorso fino alla riconsegna.

§ 2. Ciascuna delle ferrovie successive, per il fatto stesso della presa in consegna della merce con lettera di vettura, partecipa al contratto di trasporto conformemente alle clausole della lettera di vettura e assume gli obblighi che ne risultano, senza pregiudizio delle disposizioni dell'articolo 55, § 3, riguardanti la ferrovia destinataria.

**Art. 36** Limiti della responsabilità

§ 1. La ferrovia è responsabile del danno derivante dalla perdita totale o parziale e dell'avaria della merce sopravvenuti a decorrere dal momento dell'accettazione al trasporto fino alla riconsegna, nonché del danno risultante per il superamento dei termini di resa.

§ 2. La ferrovia è esonerata da tale responsabilità se la perdita, l'avaria o il superamento dei termini di resa sono stati causati da colpa dell'avente diritto, da un ordine di questi non determinato da colpa della ferrovia, da un vizio proprio della merce (deterioramento interno, calo, ecc.) o da circostanze che la ferrovia non poteva evitare e alle cui conseguenze non poteva ovviare.

§ 3. La ferrovia è esonerata da tale responsabilità quando la perdita o l'avaria derivino da particolari rischi inerenti a una o più delle cause sotto indicate:

- a) trasporto effettuato in carro scoperto in base alle disposizioni applicabili o alle convenzioni intervenute tra mittente e ferrovia ed indicate nella lettera di vettura;
- b) mancanza o stato difettoso dell'imballaggio per le merci soggette per la loro natura a cali o avarie quando non sono imballate o sono imballate difettosamente;
- c) operazioni di carico effettuate dal mittente o di scarico effettuate dal destinatario in base alle disposizioni applicabili o alle convenzioni intervenute tra mittente e ferrovia e indicate nella lettera di vettura, o alle convenzioni intervenute tra destinatario e ferrovia;
- d) carico difettoso quando tale carico sia stato effettuato dal mittente in virtù delle disposizioni applicabili o di convenzioni intervenute tra questi e la ferrovia e indicate nella lettera di vettura;
- e) adempimento da parte del mittente, del destinatario o di un mandatario di uno di essi, delle formalità prescritte dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative;
- f) natura di certe merci, soggette per cause inerenti a tale natura, sia alla perdita totale o parziale, sia all'avaria, specialmente per rottura, ruggine, deterioramento interno e spontaneo, essiccazione, dispersione;
- g) designazione irregolare, inesatta od incompleta di oggetti esclusi dal trasporto o ammessi a determinate condizioni, o inosservanza da parte del mittente delle misure precauzionali prescritte per gli oggetti ammessi a determinate condizioni;
- h) trasporto di animali vivi;
- i) trasporto che, in virtù delle disposizioni applicabili o delle convenzioni intervenute tra il mittente e la ferrovia e indicate nella lettera di vettura, debba essere effettuato sotto scorta, se la perdita o l'avaria sia la conseguenza di un rischio che la scorta aveva lo scopo di evitare.

### **Art. 37** Onere della prova

§ 1. La prova che la perdita, l'avaria o il superamento dei termini di resa abbiano avuto per causa uno dei fatti previsti nell'articolo 36, § 2, incombe alla ferrovia.

§ 2. Quando la ferrovia stabilisce che, la perdita o l'avaria è potuta risultare, avuto riguardo alle circostanze di fatto, da uno o più dei rischi particolari previsti nell'articolo 36, § 3, si presume che il danno sia derivato da una o più di queste cause.

L'aveute diritto conserva tuttavia il diritto di provare che il danno non ha avuto per causa, totalmente o parzialmente, uno di tali rischi.

Questa presunzione non è applicabile nel caso previsto nell'articolo 36, § 3 a) quando la perdita è di eccezionale importanza o vi è perdita di colli.

#### **Art. 38** Presunzione in caso di rispedizione

§ 1. Allorché una spedizione effettuata conformemente alle Regole uniformi è stata oggetto di una rispedizione soggetta a dette Regole ed una perdita parziale o un'avaria è constatata dopo tale rispedizione, si presume che essa si sia prodotta durante l'esecuzione dell'ultimo contratto di trasporto, se la spedizione sia rimasta sotto custodia della ferrovia e sia stata rispedita così come è giunta alla stazione di rispedizione.

§ 2. Tale presunzione sussiste ugualmente quando il contratto di trasporto anteriore alla rispedizione non sia soggetto alle Regole uniformi, quando queste ultime potevano essere applicate in caso di spedizione diretta tra la prima stazione mittente e l'ultima stazione di destinazione.

Tale presunzione è inoltre applicabile quando il contratto di trasporto anteriore alla rispedizione sia soggetto ad una somigliante convenzione internazionale sul trasporto internazionale ferroviario diretto e questa contiene un'analogia presunzione di diritto in favore di spedizioni effettuate conformemente alle Regole Uniformi.

#### **Art. 39** Presunzione di perdita della merce

§ 1. Senza dover fornire altre prove, l'aveute diritto può considerare la merce come perduta quando questa non sia stata riconsegnata al destinatario o tenuta a sua disposizione nei trenta giorni successivi alla scadenza dei termini di resa.

§ 2. L'aveute diritto, nel ricevere il pagamento dell'indennità per la merce perduta, può domandare per iscritto di essere avvisato senza indugio nel caso in cui la merce è ritrovata entro l'anno che segue il pagamento dell'indennità. La ferrovia dà atto per iscritto di tale domanda.

§ 3. Nel termine di trenta giorni dal ricevimento di tale avviso, l'aveute diritto può esigere che la merce gli sia riconsegnata in una delle stazioni del percorso. In tale caso, egli deve pagare le spese inerenti al trasporto dalla stazione di partenza fino a quella in cui deve aver luogo la riconsegna e restituire l'indennità riscossa, deduzione fatta delle spese che fossero state comprese in detta indennità. Tuttavia, egli conserva ogni diritto relativo all'indennità per il superamento dei termini di resa previsti negli articoli 43 e 46.

§ 4. In mancanza sia della domanda prevista nel § 2, sia di istruzioni date nel termine di trenta giorni previsto nel § 3, oppure se la merce è ritrovata dopo più di un anno dal pagamento dell'indennità, la ferrovia ne dispone conformemente alle leggi ed ai regolamenti dello Stato dal quale dipende.

**Art. 40** Indennità in caso di perdita

§ 1. In caso di perdita totale o parziale della merce, la ferrovia deve pagare, con esclusione di ogni altro risarcimento, una indennità calcolata in base al corso della borsa, in mancanza sulla base del prezzo corrente di mercato e, in mancanza dell'uno e dell'altro, sulla base del valore usuale delle merci della stessa natura e qualità, nel giorno e nel luogo in cui la merce è stata accettata al trasporto.

§ 2.<sup>33</sup> L'indennità non può superare le 17 unità di conto per chilogrammo mancante di massa lorda.

§ 3. La ferrovia deve restituire inoltre, le tasse di porto, i diritti di dogana e le altre somme spese per il trasporto della merce perduta.

§ 4.<sup>34</sup> ...

**Art. 41** Responsabilità in caso di calo stradale

§ 1. Per le merci che, a causa della loro natura, subiscono generalmente, per il solo fatto del trasporto, una diminuzione di peso, la ferrovia risponde della sola parte del calo che oltrepassi, qualunque sia il percorso, i limiti di tolleranza seguenti:

- a) due per cento della massa per le merci liquide o rimesse al trasporto allo stato umido;
- b) uno per cento della massa per le merci secche.

§ 2. La limitazione di responsabilità prevista nel § 1 non può essere invocata quando sia provato, in base alle circostanze di fatto, che la perdita non sia dipesa dalle cause che giustificano l'anzidetta tolleranza.

§ 3. Nel caso in cui più colli sono trasportati con una sola lettera di vettura, il calo stradale è calcolato per ciascun collo quando la massa a partenza sia stata indicata separatamente nella lettera di vettura o possa essere accertata altrimenti.

§ 4. In caso di perdita totale della merce o in caso di perdita di colli, non si procede ad alcuna detrazione per calo stradale per il calcolo della indennità.

§ 5. Il presente articolo non deroga agli articoli 36 e 37.

**Art. 42** Indennità in caso di avaria

§ 1. In caso di avaria della merce, la ferrovia deve pagare, con esclusione di ogni altro risarcimento, una indennità equivalente al deprezzamento della merce. L'ammontare è calcolato applicando al valore della merce determinato conformemente all'articolo 40, la percentuale di deprezzamento constatata nel luogo di destinazione.

§ 2. L'indennità non può superare:

- a) se la totalità della spedizione è deprezzata a causa di avaria, l'importo che sarebbe dovuto in caso di perdita totale;

<sup>33</sup> Aggiornato dall'art. III n. 3 del Prot. del 20 dic. 1990, in vigore per la Svizzera dal 1° nov. 1996 (RU 1997 789 788; FF 1995 I 271).

<sup>34</sup> Abrogato dall'art. III n. 3 del Prot. del 20 dic. 1990, con effetto per la Svizzera dal 1° nov. 1996 (RU 1997 789 788; FF 1995 I 271).

- b) se soltanto una parte della spedizione è deprezzata a causa di avaria, l'importo che sarebbe dovuto in caso di perdita della parte deprezzata.

§ 3. La ferrovia deve restituire, inoltre, nella proporzione determinata al § 1, le spese previste all'articolo 40, § 3.

**Art. 43** Indennità in caso di superamento del termine di resa

§ 1.<sup>35</sup> Se un danno, ivi compresa un'avaria, deriva dal superamento del termine di resa, la ferrovia deve liquidare un'indennità che non può eccedere il quadruplo del prezzo di trasporto.

§ 2. In caso di perdita totale della merce, l'indennità prevista nel § 1 non può cumularsi con quella di cui all'articolo 40.

§ 3. In caso di perdita parziale della merce, l'indennità prevista al § 1 non può superare il triplo delle tasse di porto relative alla parte non perduta della spedizione.

§ 4. In caso di avaria della merce non derivante dal superamento del termine di resa, l'indennità prevista nel § 1 si cumula, se del caso, con quella di cui all'articolo 42.

§ 5. In nessun caso, il cumulo della indennità prevista nel § 1 con quelle degli articoli 40 e 42 può dar luogo alla liquidazione di una indennità superiore a quella che sarebbe dovuta in caso di perdita della merce.

§ 6. La ferrovia può prevedere, nelle tariffe internazionali o nelle convenzioni speciali, modalità di indennizzo diverse da quelle previste nel § 1 allorché, conformemente all'articolo 27, § 1, il termine di resa è stabilito in base ai piani di trasporto.

In tal caso, se i termini di resa previsti dall'articolo 27, § 2 sono superati, l'avente diritto può richiedere o l'indennità prevista al § 1 di cui sopra o quella fissata dalla tariffa internazionale o dalla convenzione speciale applicata.

**Art. 44<sup>36</sup>** Decadenza del diritto di invocare i limiti di responsabilità

I limiti di responsabilità previsti agli articoli 25, 26, 30, 32, 33, 40, 42, 43, 45 e 46 non si applicano, se si prova che il danno deriva da un atto od omissione compiuto dalla ferrovia, sia con l'intenzione di provocare un tale danno, sia temerariamente e con la consapevolezza che un tale danno poteva risultare probabile.

**Art. 45** Limitazione dell'indennità secondo determinate tariffe

Allorché la ferrovia accorda particolari condizioni di trasporto mediante tariffe speciali o eccezionali che comportano una riduzione delle tasse di porto calcolate in base alle tariffe ordinarie, essa può limitare l'indennità dovuta all'avente diritto in caso di superamento del termine di resa, nella misura in cui una tale limitazione sia indicata nella tariffa.

<sup>35</sup> Nuovo testo giusta l'art. III n. 4 del Prot. del 20 dic. 1990, in vigore per la Svizzera dal 1° nov. 1996 (RU 1997 789 788; FF 1995 I 271).

<sup>36</sup> Nuovo testo giusta l'art. III n. 5 del Prot. del 20 dic. 1990, in vigore per la Svizzera dal 1° nov. 1996 (RU 1997 789 788; FF 1995 I 271).

Quando tali particolari condizioni di trasporto si applicano solamente su una frazione del percorso, detta limitazione può essere invocata solo se il fatto che ha dato luogo all'indennità si sia prodotto su detta frazione del percorso.

**Art. 46** Indennità in caso di interesse alla riconsegna

In caso di dichiarazione di interesse alla riconsegna, può essere richiesto, oltre alle indennità previste negli articoli 40, 42, 43 e 45, il risarcimento del danno supplementare provato fino a concorrenza dell'importo del valore dichiarato.

**Art. 47**<sup>37</sup> Tasso di cambio e interessi sull'indennità

§ 1. Quando il calcolo dell'indennità implica la conversione delle somme espresse in un'unità monetaria estera, questa è fatta in base al corso del giorno e al luogo di pagamento dell'indennità.

§ 2. L'avente diritto può richiedere gli interessi sull'indennità, calcolati in ragione del cinque per cento l'anno, decorrenti dal giorno del reclamo previsto nell'articolo 53 o, se non sia stato presentato reclamo, dal giorno dell'atto di citazione.

§ 3. Gli interessi sono dovuti solamente se l'indennità superi le 4 unità di conto per lettera di vettura.

§ 4. Se l'avente diritto non rimette alla ferrovia, entro il termine da questa opportunamente fissatogli, i documenti giustificativi necessari per la definitiva liquidazione del reclamo, gli interessi non decorrono tra la scadenza di detto termine e la consegna effettiva dei documenti.

**Art. 48** Responsabilità nel traffico ferroviario-marittimo

§ 1. Nei trasporti ferroviario-marittimi che si effettuano sulle linee indicate nell'articolo 2, § 2, della Convenzione, ciascuno Stato può, chiedendo che opportuna indicazione sia inserita nella lista delle linee soggette alle Regole uniformi, aggiungere a quelle previste nell'articolo 36 l'insieme delle cause di esonero enunciate qui appresso.

Il vettore può avvalersene soltanto se prova che la perdita, l'avaria o il ritardo nella resa siano sopravvenuti sul percorso marittimo, dal momento del carico della merce a bordo della nave fino a quello del suo scarico dalla nave stessa.

Tali cause d'esonero sono le seguenti:

- a) atti, negligenza od omissioni del capitano, marinaio, pilota o dei preposti del vettore nella navigazione o nell'amministrazione della nave;
- b) innavigabilità della nave, a condizione che il vettore provi che tale innavigabilità non è imputabile a difetto della ragionevole diligenza da parte sua per mettere la nave in condizione di navigabilità o per assicurarle un armamento, un equipaggiamento ed un approvvigionamento convenienti o per adattare e

<sup>37</sup> Aggiornato dall'art. III n. 6 del Prot. del 20 dic. 1990, in vigore per la Svizzera dal 1° nov. 1996 (RU 1997 789 788; FF 1995 I 271).

- mettere in buono stato tutte le parti della nave dove la merce è caricata, in modo da renderle atte a ricevere, trasportare e preservare la merce;
- c) incendio, a condizione che il vettore provi che il medesimo non è stato causato da suo fatto o colpa, da quelli del capitano, marinaio o pilota o dai suoi addetti;
  - d) pericoli, rischi od infortuni di mare o di altre acque navigabili;
  - e) salvataggio o tentativo di salvataggio di vite o di beni in mare;
  - f) carico della merce sul ponte della nave, purché essa sia stata caricata sul ponte col consenso dato dal mittente nella lettera di vettura e che essa non sia caricata su un carro ferroviario.

La cause d'esonero di cui sopra non sopprimono né diminuiscono in nulla gli obblighi generali del vettore e segnatamente il proprio obbligo di esercitare la diligenza ragionevole per mettere la nave in condizione di navigabilità o assicurarle un armamento, un equipaggiamento ed un approvvigionamento convenienti o per adattare e mettere in buono stato tutte le parti della nave dove la merce è caricata, in modo da renderle atte a ricevere, trasportare e preservare la merce.

Quando il vettore faccia valere le cause d'esonero suddette, egli resta tuttavia responsabile se l'avente diritto provi che la perdita, l'avaria o il superamento del termine di resa sono dovuti a colpa del vettore, capitano, marinaio, pilota o dei suoi preposti, per una causa diversa da quella prevista nella lettera a).

§ 2. Quando un percorso marittimo è servito da più imprese iscritte nella lista indicata negli articoli 3 e 10 della Convenzione, il regime di responsabilità applicabile a tale percorso deve essere il medesimo per tutte queste imprese.

Inoltre, quando tali imprese siano state iscritte nella lista su domanda di più Stati, l'adozione del suddetto regime deve preliminarmente formare oggetto di un accordo tra detti Stati.

§ 3. I provvedimenti presi in conformità del presente articolo vengono comunicati all'Ufficio centrale. Essi entrano in vigore, al più presto, trenta giorni dopo la data della lettera con la quale l'Ufficio centrale avrà reso noti tali provvedimenti agli altri Stati.

I suddetti provvedimenti non sono applicabili alle spedizioni in corso di trasporto.

#### **Art. 49**            Responsabilità in caso di incidente nucleare

La ferrovia è esonerata dalla responsabilità che le incombe in virtù delle Regole uniformi quando il danno sia stato causato da un incidente nucleare e se in applicazione delle leggi e dei regolamenti dello Stato regolanti la responsabilità in materia di energia nucleare, l'esercente di un impianto nucleare o un'altra persona che è a lui sostituita sia responsabile di questo danno.

#### **Art. 50**            Responsabilità della ferrovia per i suoi agenti

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



Tuttavia, se a richiesta di un interessato detti agenti e altre persone compilano lettere di vettura, fanno traduzioni o compiono altre prestazioni che non competono alla ferrovia, essi sono considerati come operanti per conto della persona alla quale rendono queste prestazioni.

#### **Art. 51**            Altre azioni

In tutti i casi in cui si applicano le Regole uniformi, ogni azione relativa alla responsabilità, a qualunque titolo svolta, non può essere esercitata contro la ferrovia se non alle condizioni e nei limiti previsti da dette Regole.

Ciò vale anche per ogni azione esercitata contro gli agenti e le altre persone di cui la ferrovia risponde in base all'articolo 50.

### **Titolo V** **Esercizio dei diritti**

#### **Art. 52**            Accertamento della perdita parziale o dell'avaria

§ 1. Se la ferrovia scopre o presume una perdita parziale od un'avaria, o se l'avente diritto ne afferma l'esistenza, la ferrovia ha l'obbligo di procedere senza indugio e, se possibile, in presenza dell'avente diritto, alla redazione di un processo verbale per accertare, secondo la natura del danno, lo stato della merce, la sua massa e, possibilmente, l'entità del danno, la sua causa ed il momento in cui si è prodotto.

Una copia di questo verbale deve essere consegnata gratuitamente all'avente diritto.

§ 2. L'avente diritto, se non accetta le constatazioni del processo verbale, può domandare che lo stato e la massa della merce, nonché le cause e l'ammontare del danno siano accertati da un perito nominato dalle parti o dell'autorità giudiziaria. La procedura è soggetta alle leggi e ai regolamenti dello Stato in cui ha luogo l'accertamento.

#### **Art. 53**            Reclami

§ 1. I reclami relativi al contratto di trasporto devono essere indirizzati per iscritto alla ferrovia indicata nell'articolo 55.

§ 2. Il diritto di presentare un reclamo appartiene alle persone che hanno il diritto d'azione contro la ferrovia in virtù dell'articolo 54.

§ 3. Il mittente, per presentare il reclamo, deve produrre il duplicato della lettera di vettura. In mancanza, egli deve presentare l'autorizzazione del destinatario o fornire la prova che questi ha rifiutato la spedizione.

Il destinatario, per presentare reclamo, deve produrre la lettera di vettura se gli è stata consegnata.

§ 4. La lettera di vettura, il duplicato e gli altri 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 richieda.

All'atto della liquidazione del reclamo, la ferrovia può esigere la presentazione in originale della lettera di vettura, del duplicato o dello scontrino dell'assegno per annotarvi l'avvenuta liquidazione.

**Art. 54** Persone che possono convenire in giudizio la ferrovia

§ 1. L'azione giudiziaria per restituzione d'una somma pagata in base al contratto di trasporto appartiene soltanto a colui che ha effettuato il pagamento.

§ 2. L'azione giudiziaria riguardante gli assegni previsti nell'articolo 17 appartiene soltanto al mittente.

§ 3. Le altre azioni giudiziarie derivanti dal contratto di trasporto appartengono:

- a) al mittente fino al momento in cui il destinatario abbia:
  1. ritirato la lettera di vettura,
  2. accettato la merce, o
  3. fatto valere i diritti spettantigli in base all'articolo 28, § 4, o dell'articolo 31;
- b) al destinatario, a partire dal momento in cui abbia:
  1. ritirato la lettera di vettura,
  2. accettato la merce, o
  3. fatto valere i diritti spettantigli in base all'articolo 28, § 4, o
  4. fatto valere i diritti spettantigli in base all'articolo 31; tuttavia, il diritto di esercitare tale azione si estingue a partire dal momento in cui la persona designata dal destinatario conformemente all'articolo 31, § 1, c), abbia ritirato la lettera di vettura, abbia accettato la merce o abbia fatto valere i diritti che le spettano in base all'articolo 28, § 4.

§ 4. Il mittente, per esercitare dette azioni, deve produrre il duplicato della lettera di vettura. In mancanza, per l'esercizio delle azioni indicate al § 3 a), egli deve produrre l'autorizzazione del destinatario o provare che questi abbia rifiutato la spedizione.

Il destinatario, per esercitare dette azioni, deve produrre la lettera di vettura, se gli è stata consegnata.

**Art. 55** Ferrovie che possono essere convenute in giudizio

§ 1. L'azione giudiziaria per restituzione di una somma pagata in conseguenza del contratto di trasporto può essere esercitata contro la ferrovia che ha riscosso questa somma o contro quella a profitto della quale la somma è stata riscossa.

§ 2. L'azione giudiziaria relativa agli assegni di cui all'articolo 17 può essere esercitata soltanto contro la ferrovia di partenza.

§ 3. Le altre azioni giudiziarie derivanti dal contratto di trasporto possono essere esercitate contro la ferrovia di partenza, contro la ferrovia destinataria o contro quella sulla quale si è verificato il fatto che dà luogo all'azione.

La ferrovia destinataria può essere convenuta in giudizio anche se essa non ha ricevuto né la merce, né la lettera di vettura.

§ 4. Se l'attore ha la scelta tra più ferrovie, il suo diritto di opzione si estingue una volta che l'azione è proposta contro una di esse.

§ 5. L'azione giudiziaria può essere esercitata contro una ferrovia diversa da quelle indicate nei §§ 1, 2, e 3, quando è fatta valere come domanda riconvenzionale o come eccezione in una causa in cui la domanda principale sia fondata sullo stesso contratto di trasporto.

#### **Art. 56**            Competenza

Le azioni giudiziarie fondate sulle Regole uniformi possono essere promosse soltanto davanti al giudice competente dello Stato dal quale dipende la ferrovia da citare, salvo che non sia diversamente stabilito negli accordi fra gli Stati o negli atti di concessione.

Quando un'impresa esercisce reti autonome in diversi Stati, ciascuna di queste reti è considerata come una ferrovia a sé agli effetti dell'applicazione del presente articolo.

#### **Art. 57**            Estinzione dell'azione contro la ferrovia

§ 1. L'accettazione della merce da parte dell'avente diritto estingue ogni azione contro la ferrovia derivante dal contratto di trasporto in caso di perdita parziale, di avaria o di superamento del termine di resa.

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

- a) in caso di perdita parziale o di avaria, se
  1. la perdita o l'avaria sia stata constatata prima dell'accettazione della merce da parte dell'avente diritto conformemente all'articolo 52;
  2. la constatazione che avrebbe dovuto essere fatta conformemente all'articolo 52, sia stata omessa per colpa imputabile alla ferrovia;
- b) in caso di danno non apparente la cui esistenza sia stata accertata dopo l'accettazione della merce da parte dell'avente diritto, se costui
  1. richieda l'accertamento conformemente all'articolo 52 immediatamente dopo la scoperta del danno e al più tardi nei sette giorni successivi all'accettazione della merce, e
  2. provi inoltre che il danno si è prodotto tra il momento dell'accettazione al trasporto e quello della riconsegna;
- c) in caso di superamento del termine di resa, se l'avente diritto abbia, entro sessanta giorni, fatto valere i suoi diritti nei confronti di una delle ferrovie indicate all'articolo 55, § 3;
- d) se l'avente diritto provi che il danno abbia come causa il dolo o la colpa grave imputabile alla ferrovia.

§ 3. Se la merce è stata rispedita alle condizioni previste nell'articolo 38, § 1, le azioni per perdita parziale o avaria derivanti da uno dei contratti di trasporto anteriori si estinguono come se si trattasse di un unico contratto.

#### **Art. 58** Prescrizione dell'azione

§ 1.<sup>38</sup> L'azione derivante dal contratto di trasporto si prescrive in un anno.

Tuttavia, la prescrizione è di due anni se si tratta dell'azione;

- a) per il pagamento di un assegno che la ferrovia abbia già incassato dal destinatario;
- b) per il pagamento del residuo della somma ricavata da una vendita effettuata dalla ferrovia;
- c) fondata su un danno derivante da un atto od omissione compiuto, sia con l'intenzione di provocare un tale danno, sia temerariamente e con la consapevolezza che un tale danno poteva risultare probabile;
- d) fondata su uno dei contratti di trasporto anteriori alla spedizione, nel caso previsto dell'articolo 38, § 1.

§ 2. La prescrizione decorre nel caso di azione:

- a) per indennità per perdita totale: dal trentesimo giorno che segue la scadenza del termine di resa;
- b) per indennità per perdita parziale, avaria o superamento del termine di resa: dal giorno in cui ha avuto luogo la riconsegna;
- c) per pagamento o per rimborso di tasse di porto, di spese accessorie, di altre spese o di soprattasse, oppure per correzione in caso di irregolare applicazione di una tariffa o di errore nel computo o nella riscossione:
  1. se vi è stato pagamento: dal giorno del pagamento;
  2. se non vi è stato pagamento: dal giorno dell'accettazione della merce al trasporto se il pagamento incombe al mittente, o dal giorno in cui il destinatario ha ritirato la lettera di vettura se il pagamento incombe a lui;
  3. se si tratta di somme affrancate con bollettino di affrancazione: dal giorno in cui la ferrovia trasmette al mittente il conto delle spese quale previsto nell'articolo 15, § 7; in mancanza di tale trasmissione, il termine per i crediti della ferrovia decorre dal trentesimo giorno che segue la scadenza del termine di resa;
- d) della ferrovia per il pagamento di una somma corrisposta dal destinatario in luogo e vece del mittente, o viceversa, che la ferrovia deve restituire all'avente diritto: dal giorno in cui è stata fatta la richiesta di restituzione;
- e) relativa agli assegni previsti all'articolo 17: dal trentesimo giorno che segue la scadenza del termine di resa;

<sup>38</sup> Aggiornato dall'art. III n. 7 del Prot. del 20 dic. 1990, in vigore per la Svizzera dal 1° nov. 1996 (RU 1997 789 788; FF 1995 I 271).

- f) per il pagamento del residuo di una somma ricavata dalla vendita: dal giorno della vendita;
- g) per il pagamento di un supplemento di diritti reclamato dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative: dal giorno della domanda di queste autorità;
- h) in tutti gli altri casi: dal giorno in cui può essere esercitato il diritto.

Il giorno indicato come inizio della prescrizione non è mai compreso nel computo dei termini.

§ 3. In caso di reclamo indirizzato alla ferrovia in conformità dell'articolo 53 unitamente alla documentazione giustificativa necessaria, la prescrizione è sospesa fino al giorno in cui la ferrovia respinge per iscritto il reclamo e restituisce i documenti. 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 la prescrizione.

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

§ 5. Salvo le disposizioni che precedono, la sospensione e l'interruzione della prescrizione sono regolate dal diritto nazionale.

## **Titolo VI**

### **Rapporti tra le ferrovie**

#### **Art. 59**           Regolamento dei conti tra ferrovie

§ 1. Ogni ferrovia che abbia incassato, o alla partenza o all'arrivo, le spese od altri crediti risultanti dal contratto di trasporto, deve pagare alle ferrovie interessate la quota loro spettante.

Le modalità di pagamento sono fissate negli accordi intervenuti tra le ferrovie.

§ 2. La ferrovia di partenza è responsabile delle tasse di porto e delle altre spese che non avesse incassato, mentre il mittente le aveva prese a suo carico conformemente all'articolo 15.

§ 3. Se la ferrovia destinataria effettua la riconsegna della merce senza riscuotere le spese o gli altri crediti risultanti dal contratto di trasporto, è responsabile di tali importi.

§ 4. In caso di mancato pagamento da parte di una delle ferrovie constatato dall'Ufficio centrale su domanda di una delle ferrovie creditrici, le conseguenze sono sopportate da tutte le altre ferrovie che hanno partecipato al trasporto, in proporzione alla quota loro spettante sulle tasse di porto.

Resta riservato il diritto di regresso contro la ferrovia della quale è stata constatata l'inadempienza.

**Art. 60**            Regresso in caso di perdita o d'avaria

§ 1. La ferrovia che ha pagato un'indennità per perdita totale o parziale o per avaria in virtù delle Regole uniformi ha un diritto di regresso contro le ferrovie che hanno partecipato al trasporto, conformemente alle disposizioni seguenti:

- a) la ferrovia che ha causato il danno ne è la sola responsabile;
- b) se il danno è stato causato da più ferrovie, ciascuna risponde del danno che ha causato; se la distinzione non è possibile, l'indennità viene ripartita fra esse conformemente alla lettera c);
- c) se non può essere provato che il danno è stato causato da una o più ferrovie, l'indennità è ripartita fra tutte le ferrovie che hanno partecipato al trasporto, ad eccezione di quelle che provassero che il danno non si è prodotto sulle loro linee; la ripartizione è fatta in proporzione alle distanze chilometriche di applicazione delle tariffe.

§ 2. Nel caso di insolvibilità di una delle ferrovie, la quota che le incombe e da essa non pagata è ripartita fra tutte le altre ferrovie che hanno partecipato al trasporto, in proporzione alle distanze chilometriche di applicazione delle tariffe.

**Art. 61**            Regresso in caso di ritardo nella resa

§ 1. L'articolo 60 si applica in caso di indennità pagata per ritardo nella resa. Se tale ritardo è causato da più ferrovie, l'indennità è ripartita fra tali ferrovie in proporzione alla durata del ritardo verificatosi sulle rispettive linee.

§ 2. I termini di resa stabiliti nell'articolo 27 sono ripartiti nel modo seguente:

- a) se due ferrovie hanno partecipato al trasporto
  1. il termine di spedizione è diviso in parti uguali;
  2. il termine di trasporto è diviso in proporzione alle distanze chilometriche di applicazione delle tariffe;
- b) se tre o più ferrovie hanno partecipato al trasporto
  1. il termine di spedizione è diviso in parti uguali tra la ferrovia mittente e quella destinataria;
  2. il termine di trasporto è diviso fra tutte le ferrovie:
    - per un terzo in parti uguali,
    - per due terzi proporzionalmente alle distanze chilometriche di applicazione delle tariffe.

§ 3. I termini supplementari ai quali una ferrovia ha diritto sono attribuiti a detta ferrovia.

§ 4. L'intervallo tra la consegna della merce alla ferrovia e l'inizio del termine di spedizione è attribuito esclusivamente alla ferrovia di partenza.

§ 5. La ripartizione di cui sopra entra in considerazione nel solo caso in cui il termine totale di resa non sia stato osservato.

**Art. 62** Procedura di regresso

§ 1. La fondatezza del pagamento effettuato dalla ferrovia che esercita una delle azioni di regresso previste agli articoli 60 e 61 non può essere contestata dalla ferrovia contro la quale l'azione di regresso è esercitata, se l'indennità è stata fissata dall'autorità giudiziaria e se quest'ultima ferrovia, debitamente citata, fu posta in grado di intervenire nel giudizio. Il giudice investito dell'azione principale fissa i termini assegnati per la notificazione della citazione e per l'intervento.

§ 2. La ferrovia che esercita il suo regresso deve proporre una sola e medesima azione contro tutte le ferrovie con le quali non sia venuta a transazione, sotto pena di perdere il suo diritto di regresso contro le ferrovie non citate.

§ 3. Il giudice deve decidere con un'unica sentenza su tutte le azioni di regresso di cui è investito.

§ 4. Le ferrovie citate non possono esercitare alcun regresso ulteriore.

§ 5. Non possono essere introdotte azioni di regresso nel corso dell'azione relativa alla domanda di risarcimento esercitata dall'avente diritto al contratto di trasporto.

**Art. 63** Competenza per le azioni di regresso

§ 1. La giurisdizione in cui ricade la sede della ferrovia contro la quale si propone l'azione di regresso è la sola competente per tutte le azioni di regresso.

§ 2. Se l'azione deve essere intentata contro più ferrovie, la ferrovia attrice ha il diritto di scegliere, fra le giurisdizioni competenti in virtù del § 1, quella davanti alla quale vuole proporre la sua domanda.

**Art. 64** Accordi relativi al regresso

Le ferrovie possono derogare mediante accordi alle norme sulle azioni di regresso reciproche del presente Titolo ad eccezione di quella prevista dall'articolo 62, § 5.

**Titolo VII**  
**Disposizioni eccezionali****Art. 65** Deroghe temporanee

§ 1. Se la situazione economica e finanziaria di uno Stato è di natura tale da provocare gravi difficoltà per l'applicazione del Titolo VI, due o più Stati possono, mediante accordi, derogare agli articoli 15, 17 e 30 decidendo, per i traffici con lo Stato in difficoltà, che:

- a) le spedizioni in partenza da ciascuno di essi siano obbligatoriamente affrancate dal mittente fino alle frontiere dello Stato in difficoltà, ma non al di là;
- b) le spedizioni a destinazione di ciascuno di essi siano obbligatoriamente affrancate dal mittente fino alle frontiere dello Stato in difficoltà, ma non al di là;

- c) le spedizioni a destinazione o in partenza dallo Stato in difficoltà non debbano essere gravate di alcun assegno né di spese anticipate, salvo ad ammetterle nei limiti di importi determinati;
- d) il mittente non possa modificare il contratto di trasporto per quanto concerne il paese destinatario, l'affrancazione e l'assegno.

§ 2. Alle condizioni fissate nel § 1 e con l'autorizzazione dei loro Governi, le ferrovie che sono in relazione con la ferrovia dello Stato in difficoltà possono convenire una deroga agli articoli 15, 17, 30 e 31 nei loro traffici reciproci con le ferrovie dello Stato in difficoltà.

Una tale deroga è decisa con la maggioranza dei due terzi delle ferrovie in relazione con le ferrovie dello Stato in difficoltà.

§ 3. I provvedimenti adottati in conformità dei §§ 1 e 2 sono comunicati all'Ufficio centrale.

I provvedimenti indicati nel § 1 entrano in vigore al più presto allo scadere del termine di otto giorni a decorrere dalla data della lettera con la quale l'Ufficio centrale ha notificato tali provvedimenti agli altri Stati.

I provvedimenti indicati nel § 2 entrano in vigore al più presto allo scadere del termine di due giorni a decorrere dalla data della loro pubblicazione negli Stati interessati.

§ 4. I suddetti provvedimenti non sono applicabili alle spedizioni in corso di trasporto.

§ 5. Nonostante le disposizioni del presente articolo, ogni Stato può adottare misure unilaterali conformemente all'articolo 3, § 4, lettera b).

#### **Art. 66**            Deroghe

Le disposizioni delle Regole uniformi non possono prevalere su quelle che alcuni Stati sono indotti ad emanare, nel traffico reciproco in applicazione di determinati Trattati quali i Trattati relativi alla Comunità Europea del carbone e dell'acciaio ed alla Comunità economica europea.



*Allegato I*  
(Articoli 4 e 5)

## **Regolamento concernente il trasporto internazionale per ferrovia delle merci pericolose (RID)**

Questo Allegato recepisce la versione che la Commissione di Esperti fissa, secondo l'articolo 69, § 4, della Convenzione internazionale concernente il trasporto delle merci per ferrovia (CIM) del 7 febbraio 1970<sup>39</sup>, per il Regolamento internazionale concernente il trasporto delle merci pericolose per ferrovia (RID)<sup>40</sup>, Allegato I alla CIM. La Commissione di Esperti ne adatta ugualmente il testo, dal punto di vista redazionale, a quello della Convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia del 9 maggio 1980.

<sup>39</sup> [RU 1975 189 245]

<sup>40</sup> Il RID non è pubblicato né nella RU né nella RS. Estratti dell'all. e delle sue mod. possono essere ottenuti presso l'Ufficio federale delle costruzioni e della logistica (UFCL), Vendita di pubblicazioni federali, 3003 Berna (vedi RU 2000 1656, 2001 1609, 2004 2967 3631, 2006 2675).

*Allegato II*  
(Articolo 8, § 1)

## **Regolamento concernente il trasporto internazionale per ferrovia dei carri privati (RIP)**

Questo Allegato recepisce la versione che la Commissione di Esperti fissa, secondo l'articolo 69, § 4, della Convenzione internazionale concernente il trasporto delle merci per ferrovia (CIM) del 7 febbraio 1970<sup>41</sup>, per il Regolamento internazionale concernente il trasporto dei carri privati (RIP), Allegato IV alla CIM. La Commissione di Esperti ne adatta ugualmente il testo, dal punto di vista redazionale, a quello della Convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia del 9 maggio 1980.

<sup>41</sup> [RU 1975 189 252]

*Allegato III*  
(Articolo 8, § 2)

## **Regolamento concernente il trasporto internazionale per ferrovia dei contenitori (RICO)**

Questo Allegato recepisce la versione che la Commissione di Esperti fissa, secondo l'articolo 69, § 4, della Convenzione internazionale concernente il trasporto delle merci per ferrovia (CIM) del 7 febbraio 1970<sup>42</sup> per il Regolamento internazionale concernente il trasporto dei contenitori (RICO), Allegato V alla CIM. La Commissione di Esperti ne adatta ugualmente il testo, dal punto di vista redazionale, a quello della Convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia del 9 maggio 1980.

<sup>42</sup> [RU 1975 189 259]

*Allegato IV*  
(Articolo 8, § 3)

## **Regolamento concernente il trasporto internazionale per ferrovia dei colli espressi (RIEx)**

§ 1. Si considerano come colli espressi soltanto le merci trasportate in modo particolarmente rapido alle condizioni di una tariffa internazionale.

Si ammettono come colli espressi soltanto le merci che possono normalmente essere caricate nel bagagliaio dei treni viaggiatori. Le tariffe internazionali possono derogare a questa norma.

§ 2. Sono esclusi dal trasporto come colli espressi gli oggetti indicati nell'articolo 4 delle Regole uniformi. Le materie e gli oggetti elencati nel RID o quelli contemplati negli accordi e nelle clausole tariffarie conclusi in virtù dell'articolo 5, § 2 delle Regole uniformi sono ammessi al trasporto come colli espressi solo in quanto tale modo di trasporto sia espressamente previsto dal RID o dai suddetti accordi o clausole tariffarie. Le tariffe internazionali stabiliscono se altre merci possono essere ugualmente escluse dal trasporto o essere ammesse a determinate condizioni.

§ 3. I colli espressi possono essere consegnati al trasporto con un documento diverso da quello previsto nell'articolo 12, § 2 delle Regole uniformi. Il modello da utilizzare e le indicazioni che debbono o possono esservi iscritte sono stabilite dalle tariffe internazionali.

Detto documento deve obbligatoriamente comportare:

- a) la designazione della stazione di partenza e di quella di destinazione;
- b) il nome e l'indirizzo del mittente e del destinatario;
- c) la designazione della merce;
- d) il numero dei colli e la descrizione dell'imballaggio;
- e) l'enumerazione dettagliata dei documenti richiesti dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative, uniti al documento di trasporto.

§ 4. I colli espressi devono essere trasportati con mezzi rapidi nei termini previsti nelle tariffe internazionali. I termini di resa devono, in ogni caso, essere minori dei termini applicati in virtù dell'articolo 27 delle Regole uniformi<sup>43</sup>.

§ 5. Le tariffe internazionali possono anche prevedere delle deroghe alle Regole uniformi diverse da quelle sopra specificate. Non si può tuttavia derogare agli articoli da 35 a 38, da 40 a 42, 44 e da 47 a 58 delle Regole uniformi.

§ 6. Se le disposizioni che precedono e quelle delle tariffe internazionali non vi si oppongono, le Regole uniformi sono applicabili ai trasporti dei colli espressi.

<sup>43</sup> Nuovo testo del per. 2 giusta la Dec. della Commissione di revisione del 31 mag. 1990, in vigore dal 1° giu. 1991 (RU 1991 1592).

**Campo d'applicazione della Convenzione il 6 luglio 2004**

Stati partecipanti	Ratifica Adesione (A)		Entrata in vigore	
Albania*	1° giugno	1984 A	1° maggio	1985
Algeria	28 novembre	1991	1° marzo	1992
Austria*	8 marzo	1983	1° maggio	1985
Belgio	2 giugno	1983	1° maggio	1985
Bosnia e Erzegovina	5 agosto	1996 A	1° ottobre	1996
Bulgaria	15 luglio	1982	1° maggio	1985
Croazia	30 settembre	1992 A	1° dicembre	1992
Danimarca	18 giugno	1981	1° maggio	1985
Finlandia*	15 agosto	1984	1° maggio	1985
Francia	3 settembre	1982	1° maggio	1985
Germania*	27 febbraio	1985	1° maggio	1985
Grecia	23 settembre	1986	1° novembre	1986
Iran*	12 aprile	1985	1° ottobre	1985
Iraq*	8 novembre	1984	1° maggio	1985
Irlanda	9 settembre	1986	1° novembre	1986
Italia	1° marzo	1985	1° maggio	1985
Lettonia*	23 febbraio	2000 A	1° settembre	2000
Libano	1° dicembre	1983	1° maggio	1985
Liechtenstein	30 gennaio	1985	1° maggio	1985
Lituania	22 settembre	1995 A	1° novembre	1995
Lussemburgo	27 luglio	1983	1° maggio	1985
Macedonia	27 febbraio	1996 A	1° giugno	1996
Marocco	2 giugno	1987	1° agosto	1987
Monaco	6 dicembre	1989 A	1° febbraio	1990
Norvegia	12 settembre	1984	1° maggio	1985
Paesi Bassi	15 gennaio	1982	1° maggio	1985
Polonia	7 gennaio	1985	1° maggio	1985
Portogallo*	7 luglio	1986	1° novembre	1986
Regno Unito	10 maggio	1983	1° maggio	1985
Repubblica Ceca*	13 dicembre	1993 A	1° febbraio	1994
Romania*	14 giugno	1983	1° maggio	1985
Serbia	24 gennaio	2001 A	1° agosto	2001
Siria	11 ottobre	1985	1° giugno	1986
Slovacchia*	24 marzo	1994 A	1° giugno	1994
Slovenia	15 dicembre	1992 A	1° febbraio	1993
Spagna	15 gennaio	1982	1° maggio	1985
Svezia*	25 marzo	1985	1° maggio	1985
Svizzera	8 novembre	1983	1° maggio	1985
Tunisia	2 luglio	1984	1° maggio	1985
Turchia	20 giugno	1985	1° ottobre	1985

Stati partecipanti	Ratifica Adesione (A)	Entrata in vigore		
Ucraina*	11 settembre	2003 A	1° gennaio	2004
Ungheria	14 gennaio	1982	1° maggio	1985

\* Riserve e dichiarazioni.  
Le riserve e dichiarazioni non sono pubblicate nella RU. I testi francese e inglese possono essere consultati sul sito internet dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF): [www.otif.org](http://www.otif.org) oppure ottenuti presso la Direzione del diritto internazionale pubblico (DDIP), Sezione Trattati internazionali, 3003 Berna.