

Convenzione relativa ai trasporti internazionali ferroviari nel tenore del Protocollo di modifica del 3 giugno 1999 (COTIF)

Concluso a Vilnius il 3 giugno 1999

Approvato dall'Assemblea federale il 14 dicembre 2001¹

Ratificato con strumenti depositati dalla Svizzera il 7 maggio 2002

Entrato in vigore per la Svizzera il 1° luglio 2006

(Stato 1° marzo 2019)

In applicazione degli articoli 6 e 19 paragrafo 2 della Convenzione relativa ai trasporti internazionali ferroviari², firmata a Berna il 9 maggio 1980, di seguito denominata «COTIF 1980», la quinta Assemblea generale dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali ferroviari (OTIF) si è tenuta a Vilnius dal 26 maggio al 3 giugno 1999.

- Convinta della necessità e dell'utilità di un'organizzazione intergovernativa che tratti per quanto possibile tutti gli aspetti del trasporto internazionale ferroviario a livello degli Stati,
- considerando che a tal fine, vista l'applicazione della COTIF 1980 da parte di 39 Stati in Europa, in Asia ed in Africa nonché da parte delle aziende ferroviarie di questi Stati, l'OTIF è l'organizzazione più appropriata,
- considerando la necessità di sviluppare la COTIF 1980, precisamente le Regole uniformi CIV e le Regole uniformi CIM, per adattare alle nuove esigenze dei trasporti internazionali ferroviari,
- considerando che la sicurezza del trasporto delle merci pericolose nel traffico internazionale ferroviario, esige che il RID sia trasformato in un regime di diritto pubblico, la cui applicazione non dovrà più dipendere dalla conclusione di un contratto di trasporto sottoposto alle Regole uniformi CIM,
- considerando che dopo la firma della Convenzione il 9 maggio 1980, i cambiamenti politici, economici e giuridici intervenuti in molti Stati membri richiedono di stabilire e di sviluppare prescrizioni uniformi inerenti ad altri settori del diritto rilevanti per il traffico internazionale ferroviario,
- considerando che gli Stati dovrebbero prendere, in considerazione di particolari interessi pubblici, misure più efficaci per eliminare gli ostacoli frapposti al passaggio di frontiera nel traffico internazionale ferroviario,
- considerando che nell'interesse dei trasporti internazionali ferroviari occorre aggiornare le convenzioni e gli accordi internazionali multilaterali esistenti nel settore ferroviario e se del caso integrarli nella Convenzione,

RU 2006 3101; FF 2001 3522

¹ RU 2006 3099

² RS 0.742.403.1

l'Assemblea generale ha deciso quanto segue:

Art. 1 Nuovo tenore della Convenzione

La COTIF 1980 è modificata secondo il testo contenuto nell'Allegato, che è parte integrante del presente protocollo.

Art. 2 Depositario provvisorio

§ 1 Le funzioni del Governo depositario, previste agli articoli da 22 a 26 della COTIF 1980, sono assunte dall'OTIF, in quanto depositario provvisorio, a decorrere dall'apertura alla firma del presente Protocollo e fino alla data della sua entrata in vigore.

§ 2 Il Depositario provvisorio comunica agli Stati membri:

- a) le firme del presente Protocollo ed il deposito degli strumenti di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione;
- b) la data in cui il presente Protocollo entra in vigore in applicazione dell'articolo 4.

ed assume le altre funzioni di Depositario così come enunciate nella Parte VII della Convenzione di Vienna del 23 maggio 1969³ sul diritto dei trattati.

Art. 3 Firma. Ratifica. Accettazione. Approvazione. Adesione

§ 1 Il presente Protocollo rimane aperto alla firma degli Stati membri fino al 31 dicembre 1999. Tale firma ha luogo a Berna, presso il Depositario provvisorio.

§ 2 In conformità all'articolo 20 paragrafo 1 della COTIF 1980, il presente Protocollo è soggetto a ratifica, accettazione o approvazione. Gli strumenti di ratifica, di accettazione o di approvazione vengono depositati al più presto presso il Depositario provvisorio.

§ 3 Gli Stati membri che non hanno firmato il presente protocollo nei termini previsti al paragrafo 1, nonché gli Stati la cui domanda di adesione alla COTIF 1980 è stata ammessa a pieno diritto in conformità all'articolo 23 paragrafo 2 della stessa, possono, prima dell'entrata in vigore del presente Protocollo, aderirvi depositando uno strumento di adesione presso il Depositario provvisorio.

§ 4 L'adesione di uno Stato alla COTIF 1980, in conformità all'articolo 23, la cui domanda sia stata fatta dopo l'apertura alla firma del presente Protocollo ma prima della sua entrata in vigore, è valida sia per la COTIF 1980 sia per la Convenzione secondo la formulazione dell'Allegato al presente Protocollo.

Art. 4 Entrata in vigore

§ 1 Il presente Protocollo entra in vigore il primo giorno del terzo mese successivo a quello in cui il Depositario provvisorio avrà notificato agli Stati membri il deposito dello strumento mediante il quale sono soddisfatti i requisiti dell'articolo 20 paragrafo 2 della COTIF 1980. Sono considerati Stati membri ai sensi del citato articolo 20 paragrafo 2 gli Stati i quali, al momento della decisione della quinta Assemblea generale, erano Stati membri e che lo sono ancora nel momento in cui sono soddisfatte le condizioni per l'entrata in vigore del presente Protocollo.

§ 2 Ciò nonostante, l'articolo 3 si applica dal momento in cui il presente Protocollo è aperto alla firma.

Art. 5 Dichiarazioni e riserve

Le dichiarazioni e riserve di cui all'articolo 42 paragrafo 1 della Convenzione nel tenore dell'Allegato al presente Protocollo possono essere fatte o emanate in qualsiasi momento, anche prima dell'entrata in vigore del presente Protocollo. Esse hanno effetto al momento dell'entrata in vigore del presente Protocollo.

Art. 6 Disposizioni transitorie

§ 1 Non oltre sei mesi dall'entrata in vigore del presente Protocollo, il Segretario generale dell'OTIF convoca l'Assemblea generale al fine di:

- a) designare i membri del Comitato amministrativo per il periodo successivo (art. 14 par. 2 lett. b) della COTIF ai sensi dell'Allegato al presente Protocollo) e, se del caso, decidere la fine del mandato del Comitato amministrativo in funzione;
- b) fissare, per ogni periodo di sei anni, l'ammontare massimo delle spese dell'Organizzazione durante ogni periodo budgetario (art. 14 par. 2 lett. e) della COTIF nel tenore dell'Allegato al presente Protocollo), e
- c) procedere, se del caso, all'elezione del Segretario generale (art. 14 par. 2 lett. c) della COTIF nel tenore dell'Allegato al presente Protocollo).

§ 2 Non oltre tre mesi dall'entrata in vigore del presente Protocollo, il Segretario generale dell'OTIF convoca la Commissione di esperti tecnici.

§ 3 Dopo l'entrata in vigore del presente protocollo, il mandato del Comitato amministrativo, determinato in conformità all'articolo 6 paragrafo 2 lettera b) della COTIF 1980, cessa alla data stabilita dall'Assemblea generale, in coincidenza con l'inizio del mandato dei membri e dei membri supplenti del Comitato amministrativo, dalla stessa Assemblea designati (art. 14 par. 2 lett. b) della COTIF nel tenore dell'Allegato al presente Protocollo).

§ 4 Il mandato del Direttore generale dell'Ufficio centrale, in funzione al momento dell'entrata in vigore del presente Protocollo, cessa allo scadere del periodo per il quale è stato nominato in conformità all'articolo 7 paragrafo 2 lettera d) della COTIF 1980. A decorrere dall'entrata in vigore del presente Protocollo, quest'ultimo esercita le funzioni di Segretario generale.

§ 5 Anche dopo l'entrata in vigore del presente Protocollo, le disposizioni pertinenti degli articoli 6, 7 e 11 della COTIF 1980 rimangono applicabili per quanto riguarda:

- a) la revisione dei conti e l'approvazione dei conti annuali dell'Organizzazione;
- b) la determinazione dei contributi definitivi degli Stati membri alle spese dell'Organizzazione;
- c) il pagamento dei contributi;
- d) il limite massimo delle spese dell'Organizzazione nel corso di un periodo quinquennale, stabilito prima dell'entrata in vigore del presente Protocollo.

Le lettere da a) a c) si riferiscono all'anno in cui il presente Protocollo entra in vigore nonché a quello precedente.

§ 6 I contributi definitivi degli Stati membri dovuti per l'anno in cui il presente Protocollo entra in vigore sono calcolati in base all'articolo 11 paragrafo 1 della COTIF 1980.

§ 7 A richiesta dello Stato membro il cui contributo calcolato ai sensi dell'articolo 26 della Convenzione nel tenore dell'Allegato al presente Protocollo è superiore a quello dovuto per l'anno 1999, l'Assemblea generale può stabilire il contributo di detto Stato per i tre anni seguenti l'anno di entrata in vigore del presente Protocollo, in considerazione dei seguenti principi:

- a) la base per fissare il contributo transitorio è il contributo minimo di cui all'articolo 26 paragrafo 3 sopra citato ovvero il contributo dovuto per l'anno 1999 se quest'ultimo è superiore al contributo minimo;
- b) il contributo è gradualmente adattato, al massimo in tre fasi, in modo da ottenere l'ammontare del contributo definitivo calcolato ai sensi dell'articolo 26 sopra citato.

Questa disposizione non si applica agli Stati membri debitori del contributo minimo, il quale rimane in ogni caso dovuto.

§ 8 I contratti di trasporto dei viaggiatori o delle merci nel traffico internazionale fra gli Stati membri, conclusi in virtù delle Regole uniformi CIV 1980 o delle Regole uniformi CIM 1980, rimangono soggetti alle Regole uniformi in vigore al momento della conclusione del contratto, anche dopo l'entrata in vigore del presente Protocollo.

§ 9 Le disposizioni vincolanti delle Regole uniformi CUV e delle Regole uniformi CUI si applicano ai contratti conclusi prima dell'entrata in vigore del presente Protocollo un anno dopo la sua entrata in vigore.

Art. 7 Testi del Protocollo

§ 1 Il presente Protocollo è concluso e firmato in lingua francese, inglese e tedesca. In caso di divergenze, solo il testo francese fa fede.

§ 2 Su proposta di uno degli Stati membri interessati, l'Organizzazione pubblica le traduzioni ufficiali del presente Protocollo in altre lingue, a condizione che una di queste lingue sia una lingua ufficiale sul territorio di almeno due Stati membri. Tali

traduzioni sono elaborate in cooperazione con i servizi competenti degli Stati Membri interessati.

In fede di che, i plenipotenziari debitamente autorizzati dai loro rispettivi Governi, hanno firmato il presente Protocollo.

Fatto a Vilnius, il 3 giugno 1999, in un unico esemplare originale in ciascuna delle lingue francese, inglese e tedesca; tali esemplari rimangono depositati negli archivi dell'OTIF; ne saranno consegnate copie certificate conformi a ciascuno degli Stati membri.

(Seguono le firme)

Convenzione relativa ai trasporti internazionali ferroviari (COTIF)

del 9 maggio 1980

nel tenore del Protocollo di modifica del 3 giugno 1999

Titolo I: Generalità

Art. 1 Organizzazione intergovernativa

§ 1 Le Parti della presente Convenzione costituiscono, in quanto Stati membri, l'Organizzazione inter-governativa per i trasporti internazionali ferroviari (OTIF) di seguito denominata «l'Organizzazione».

§ 2 La sede dell'Organizzazione è a Berna. L'Assemblea generale può decidere di stabilirla in un altro luogo ubicato in uno degli Stati membri.

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

§ 4 L'Organizzazione, i membri del suo personale, gli esperti di cui si avvale ed i rappresentanti degli Stati Membri godono dei privilegi e delle immunità necessari per adempiere alla loro missione, alle condizioni definite nel Protocollo sui privilegi e le immunità dell'Organizzazione, allegato alla Convenzione.

§ 5 Le relazioni fra l'Organizzazione e lo Stato dove quest'ultima ha la sede sono regolamentate in un Accordo di Sede.

§ 6 Le lingue di lavoro dell'Organizzazione sono il francese, l'inglese ed il tedesco. L'Assemblea generale può introdurre altre lingue di lavoro.

Art. 2 Scopo dell'Organizzazione

§ 1 L'Organizzazione ha lo scopo di favorire, migliorare e facilitare sotto ogni punto di vista il traffico internazionale ferroviario, in particolare:

- a) istituendo regimi di diritto uniforme nei seguenti settori giuridici:
 1. contratto relativo al trasporto di viaggiatori e di merci nel traffico internazionale diretto, ivi compresi i trasporti complementari che utilizzano altri mezzi di trasporto e che sono oggetto di un solo contratto,
 2. contratto relativo all'utilizzazione di veicoli in quanto mezzo di trasporto nel traffico internazionale ferroviario,
 3. contratto relativo all'utilizzazione dell'infrastruttura nel traffico internazionale ferroviario,
 4. trasporto di merci pericolose nel traffico internazionale ferroviario;

- b) contribuendo, in considerazione di particolari interessi pubblici, ad eliminare il prima possibile gli ostacoli frapposti al passaggio di frontiera per il traffico internazionale ferroviario, nella misura in cui le cause di tali ostacoli sono di competenza degli Stati;
- c) contribuendo all'interoperabilità ed all'armonizzazione tecnica nel settore ferroviario per la validazione delle norme tecniche e l'adozione di prescrizioni tecniche uniformi;
- d) istituendo una procedura uniforme per l'ammissione tecnica del materiale ferroviario destinato ad essere utilizzato nel traffico internazionale;
- e) vigilando sull'applicazione di tutte le regole e raccomandazioni stabilite in seno all'Organizzazione;
- f) sviluppando regimi di diritto uniforme, regole e procedure di cui ai capoversi da a) ad e) in considerazione dell'evoluzione giuridica, economica e tecnica.

§ 2 L'Organizzazione può:

- a) nell'ambito degli scopi di cui al paragrafo 1, elaborare altri regimi di diritto uniforme;
- b) istituire un quadro in cui gli Stati membri possano elaborare altre convenzioni internazionali volte a favorire, migliorare e facilitare il traffico internazionale ferroviario.

Art. 3 Cooperazione internazionale

§ 1 Gli Stati membri s'impegnano a concentrare, in linea di massima, la loro cooperazione internazionale nel settore ferroviario in seno all'Organizzazione, purché vi sia compatibilità con i compiti che le sono conferiti in conformità agli articoli 2 e 4. Per conseguire questo scopo, gli Stati membri adotteranno tutti i provvedimenti necessari ed utili per l'adattamento delle convenzioni e degli accordi internazionali multilaterali di cui sono parti contraenti, purché tali convenzioni ed accordi riguardino la cooperazione internazionale nel settore ferroviario e trasferiscano ad altre organizzazioni governative o non governative le competenze che coincidono con i compiti attribuiti all'Organizzazione.

§ 2 Gli obblighi derivanti dal paragrafo 1 per gli Stati membri, che sono altresì Membri delle Comunità europee o Stati Parti dell'Accordo sullo Spazio Economico Europeo non prevalgono sui loro obblighi in quanto Membri delle Comunità europee o Stati Parti dell'Accordo sullo Spazio Economico Europeo.

Art. 4 Rilevazione e trasferimento di competenze

§ 1 Su decisione dell'Assemblea generale, l'Organizzazione è autorizzata a rilevare, in conformità con gli scopi definiti all'articolo 2, le competenze, risorse ed obblighi che le siano trasferite da altre organizzazioni internazionali in forza di accordi stipulati con tali organizzazioni.

§ 2 Previa decisione dell'Assemblea generale, l'Organizzazione può trasferire ad altre organizzazioni internazionali, competenze, risorse ed obblighi in forza di accordi stipulati con tali organizzazioni.

§ 3 Con l'approvazione del Comitato amministrativo, l'Organizzazione può farsi carico di funzioni amministrative attinenti ai suoi scopi, che le sono affidate da uno Stato membro. Le spese dell'Organizzazione erogate per tali funzioni sono a carico dello Stato membro interessato.

Art. 5 Obblighi particolari degli Stati membri

§ 1 Gli Stati membri concordano di adottare tutti i provvedimenti adeguati per facilitare ed accelerare il traffico internazionale ferroviario. A tal fine, ciascuno Stato membro s'impegna, per quanto possibile, a:

- a) eliminare ogni inutile procedura;
- b) semplificare e normalizzare le formalità tuttora richieste;
- c) semplificare i controlli di frontiera.

§ 2 Al fine di facilitare e migliorare il traffico internazionale ferroviario, gli Stati membri decidono di partecipare alla ricerca della maggiore uniformità possibile nei regolamenti, negli standards, nelle procedure e nei metodi organizzativi relativi ai veicoli ferroviari, al personale ferroviario, all'infrastruttura ferroviaria ed ai servizi ausiliari.

§ 3 Gli Stati membri convengono di agevolare la stipula di accordi fra gestori d'infrastruttura in modo da ottimizzare il traffico internazionale ferroviario.

Art. 6 Regole uniformi

§ 1 Il traffico internazionale ferroviario e l'ammissione di materiale ferroviario da utilizzare nel traffico internazionale sono regolamentati, a condizione che non siano state fatte o emanate dichiarazioni e riserve in conformità all'articolo 42 paragrafo 1 prima frase da:

- a) le «Regole uniformi relative al contratto di trasporto internazionale ferroviario dei viaggiatori (CIV)», costituenti l'Appendice A della Convenzione;
- b) le «Regole uniformi relative al contratto di trasporto internazionale delle merci (CIM)», costituenti l'Appendice B della Convenzione;
- c) il «Regolamento relativo al trasporto internazionale ferroviario delle merci pericolose (RID)», costituente l'Appendice C della Convenzione;
- d) le «Regole uniformi relative ai contratti di utilizzazione dei veicoli nel traffico internazionale ferroviario (CUV)» costituenti l'Appendice D della Convenzione;
- e) le «Regole uniformi relative al contratto di utilizzazione dell'infrastruttura nel traffico internazionale ferroviario (CUI)» costituenti l'Appendice E della Convenzione;

- f) le «Regole uniformi relative alla convalida delle norme tecniche ed all'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili al materiale ferroviario destinato ad essere utilizzato nel traffico internazionale ferroviario (APTU)» costituenti l'Appendice F della Convenzione;
- g) le «Regole uniformi relative all'ammissione tecnica di materiale ferroviario utilizzato nel traffico internazionale (ATMF)», costituenti l'Appendice G della Convenzione;
- h) altri regimi di diritto uniforme elaborati dall'Organizzazione in forza dell'articolo 2 paragrafo 2 lettera a) costituenti altrettante Appendici della Convenzione.

§ 2 Le Regole uniformi, il Regolamento ed i regimi enumerati al paragrafo 1, compresi i loro Allegati, sono parte integrante della Convenzione.

Art. 7 Definizione del concetto di «Convenzione»

Nelle disposizioni di seguito, il termine «Convenzione» include la Convenzione vera e propria, il Protocollo di cui all'articolo 1 paragrafo 4, e le Appendici di cui all'articolo 6, compresi i loro Allegati.

Titolo II: Disposizioni comuni

Art. 8 Diritto nazionale

§ 1 Nell'interpretazione e nell'applicazione della Convenzione, si terrà conto del suo carattere di diritto internazionale e della necessità di favorire l'uniformità.

§ 2 In mancanza di disposizioni nella Convenzione, è applicabile il diritto nazionale.

§ 3 Per diritto nazionale s'intende il diritto dello Stato in cui l'avente diritto fa valere i propri diritti, incluse le regole relative al conflitto di leggi.

Art. 9⁴ Unità di conto

§ 1 L'unità di conto prevista dalle Appendici è il Diritto di emissione speciale come definito dal Fondo monetario internazionale⁵.

§ 2 Il valore, nel Diritto di emissione speciale, della moneta nazionale di uno Stato membro che è anche membro del Fondo monetario internazionale, è calcolato secondo il metodo applicato dal Fondo monetario internazionale per le proprie operazioni e transazioni.

§ 3 Il valore, nel Diritto di emissione speciale, della moneta nazionale di uno Stato membro che non è membro del Fondo monetario internazionale, è calcolato secondo

⁴ Nuovo testo giusta la Dec. della Commissione di revisione del 10 dic. 2009, in vigore per la Svizzera dal 1° dic. 2010 (RU 2011 5075).

⁵ Vedi RS **0.979.1**

modalità determinate da detto Stato. Questo calcolo deve esprimere in moneta nazionale un valore reale il più vicino possibile a quello che risulterebbe dall'applicazione del paragrafo 2.

§ 4 Gli Stati membri, ogni qualvolta avvenga un cambiamento nel loro metodo di calcolo o nel valore della loro moneta nazionale rispetto all'unità di conto, comunicano al Segretario generale il loro metodo di calcolo in conformità al paragrafo 3. Quest'ultimo notifica tali informazioni agli Stati membri.

§ 5 Un ammontare espresso in unità di conto è convertito nella moneta nazionale dello Stato del tribunale adito. La conversione si effettua secondo il valore della moneta corrispondente nel giorno della decisione giudiziaria o nel giorno concordato dalle parti.

Art. 10 Disposizioni complementari

§ 1 Due o più Stati membri oppure due o più trasportatori possono decidere di comune accordo disposizioni complementari per l'esecuzione delle Regole uniformi CIV e delle Regole uniformi CIM senza tuttavia derogare a tali Regole uniformi.

§ 2 Le disposizioni complementari di cui al paragrafo 1 entrano in vigore e sono pubblicate nelle forme previste dalle leggi e dalle prescrizioni di ciascuno Stato. Le disposizioni complementari degli Stati e la loro entrata in vigore sono comunicate al Segretario generale dell'Organizzazione, il quale notifica tali informazioni agli altri Stati membri.

Art. 11 Cauzione giudiziaria

La cauzione da fornire per garantire il pagamento delle spese processuali non può essere pretesa in occasione di azioni giudiziarie fondate sulle Regole uniformi CIV, le Regole uniformi CIM, le Regole uniformi CUV o le Regole uniformi CUI.

Art. 12 Esecuzione di sentenze. Pignoramento e sequestro

§ 1 Le sentenze pronunciate in forza delle disposizioni della Convenzione, in contraddittorio o in contumacia, da un giudice competente e divenute esecutive in base alle leggi applicate da tale giudice acquisiscono efficacia esecutiva in ciascuno degli altri Stati membri, dopo l'espletamento degli adempimenti stabiliti nello Stato dove l'esecuzione deve aver luogo. Non è ammesso il riesame nel merito del caso. Queste disposizioni si applicano anche alle transazioni giudiziarie.

§ 2 Il paragrafo 1 non si applica né alle sentenze solo provvisoriamente esecutive, né alle condanne a risarcire danni, oltre alle spese processuali, pronunciate contro un richiedente per via del rigetto della sua domanda.

§ 3 I crediti derivanti da un trasporto soggetto alle Regole uniformi CIV o alle Regole uniformi CIM, a vantaggio di un'impresa di trasporto su di un'altra impresa di trasporto che non dipende dallo stesso Stato membro, possono essere pignorati solo in forza di una decisione resa dall'autorità giudiziaria dello Stato membro da cui dipende l'impresa titolare dei crediti da pignorare.

§ 4 I crediti derivanti da un contratto soggetto alle Regole uniformi CUV o alle Regole uniformi CUI, possono essere pignorati solo in forza di una decisione resa dall'autorità giudiziaria dello Stato membro da cui dipende l'impresa titolare dei crediti da pignorare.

§ 5 I veicoli ferroviari possono essere sequestrati, su un territorio diverso da quello dello Stato membro in cui il detentore ha la propria sede sociale, solo in forza di una decisione resa dall'autorità giudiziaria di detto Stato. Il termine «detentore» indica colui che utilizza economicamente, in modo durevole, un veicolo ferroviario in quanto mezzo di trasporto, a prescindere se ne è proprietario o se ha il diritto di disporne.

Titolo III: Struttura e funzionamento

Art. 13 Organi

§ 1 Il funzionamento dell'Organizzazione è assicurato dai seguenti organi:

- a) Assemblea generale;
- b) Comitato amministrativo;
- c) Commissione di revisione;
- d) Commissione di esperti per il trasporto delle merci pericolose (Commissione di esperti del RID);
- e) Commissione per l'agevolazione ferroviaria;
- f) Commissione di esperti tecnici;
- g) Segretario generale.

§ 2 L'Assemblea generale può decidere la creazione a titolo temporaneo di altre commissioni per compiti specifici.

§ 3 Nella determinazione del quorum dell'Assemblea generale e delle Commissioni di cui al paragrafo 1 lettere da c) ad f), non si tiene conto degli Stati membri che non hanno diritto di voto (art. 14 par. 5, art. 26 par. 7 o art. 40 par. 4).

§ 4 In linea di massima, la presidenza dell'Assemblea generale, la presidenza del Comitato amministrativo nonché la funzione di Segretario generale devono essere attribuite a cittadini di Stati membri diversi.

Art. 14 Assemblea generale

§ 1 L'Assemblea generale si compone di tutti gli Stati membri.

§ 2 L'Assemblea generale:

- a) stabilisce il proprio regolamento interno;
- b) designa i membri del Comitato amministrativo, nonché un membro supplente per ciascuno di essi ed elegge lo Stato membro che ne assicurerà la Presidenza (art. 15 par. da 1 a 3);

- c) elegge il Segretario generale (art. 21 par. 2);
- d) emana direttive riguardanti l'attività del Comitato amministrativo e del Segretario generale;
- e) fissa, per periodi di sei anni, l'ammontare massimo delle spese dell'Organizzazione in ogni periodo budgetario (art. 25); in mancanza, emana per un periodo che non deve superare sei anni, direttive sulla limitazione di tali spese;
- f) decide se la sede dell'Organizzazione deve essere stabilita in un altro luogo (art. 1 par. 2);
- g) decide riguardo all'introduzione di altre lingue di lavoro (art. 1 par. 6);
- h) decide sul rilevamento di altre competenze da parte dell'Organizzazione (art. 4 par. 1) nonché sul trasferimento di competenze dall'Organizzazione ad un'altra organizzazione intergovernativa (art. 4 par. 2);
- i) decide, se del caso, la creazione a titolo temporaneo di altre commissioni per compiti specifici (art. 13 par. 2);
- j) esamina se il comportamento di uno Stato debba essere considerato come tacita denuncia (art. 26 par. 7);
- k) decide di affidare l'esecuzione della revisione dei conti ad uno Stato membro diverso dallo Stato di sede (art. 27 par. 1);
- l) decide su proposte volte a modificare la Convenzione (art. 33 par. 2 e 3);
- m) decide in merito alle domande di adesione che le vengono presentate (art. 37 par. 4);
- n) decide sulle condizioni di adesione di un'organizzazione regionale d'integrazione economica (art. 38 par. 1);
- o) decide in merito alle domande di associazione che le vengono sottoposte (art. 39 par. 1);
- p) decide in merito allo scioglimento dell'Organizzazione e l'eventuale trasferimento delle proprie competenze ad un'altra organizzazione intergovernativa (art. 43);
- q) decide in merito ad altre questioni iscritte all'ordine del giorno.

§ 3 Il Segretario generale convoca l'Assemblea generale ogni tre anni o su richiesta di un terzo degli Stati membri o del Comitato amministrativo, come pure nei casi di cui all'articolo 33 paragrafi 2 e 3 e all'articolo 37 paragrafo 4. Egli invia agli Stati membri il progetto d'ordine del giorno, al più tardi tre mesi prima dell'apertura della sessione, secondo le modalità definite dal regolamento interno di cui al paragrafo 2 lettera a).

§ 4 All'Assemblea generale, il quorum (art. 13 par. 3) è ottenuto quando la maggioranza degli Stati membri vi sono rappresentati. Uno Stato membro può farsi rappresentare da un altro Stato membro; tuttavia uno Stato non può rappresentare più di un altro Stato.

§ 5 In caso di votazione dell'Assemblea generale relativa a modifiche delle Appendici della Convenzione, gli Stati membri che hanno fatto, in conformità all'articolo 42 paragrafo 1 prima frase, una dichiarazione relativa all'Appendice pertinente, non hanno diritto di voto.

§ 6 L'Assemblea generale prende le sue decisioni a maggioranza degli Stati membri rappresentati al momento della votazione, salvo nei casi del paragrafo 2 lettere e), f), g), h), l) e p) e nel caso dell'articolo 34 paragrafo 6, per i quali è richiesta la maggioranza di due terzi. Tuttavia, nel caso del paragrafo 2 lettera l), la maggioranza di due terzi è richiesta solo ove si tratti di proposte volte a modificare la Convenzione vera e propria, ad eccezione degli articoli 9 e 27 paragrafi da 2 a 10, nonché il Protocollo di cui all'articolo 1 paragrafo 4.

§ 7 Su invito del Segretario generale, emanato di comune accordo con la maggioranza degli Stati membri, possono partecipare, con voto consultivo, alle sessioni dell'Assemblea generale:

- a) Stati non membri dell'Organizzazione;
- b) organizzazioni ed associazioni internazionali competenti su questioni riguardanti le attività dell'Organizzazione o che si occupano di problemi iscritti all'ordine del giorno.

Art. 15 Comitato amministrativo

§ 1 Il Comitato amministrativo si compone di un terzo degli Stati membri.

§ 2 I membri del Comitato ed un membro supplente per ciascuno di essi, nonché lo Stato membro che presiede sono designati per tre anni. La composizione del Comitato è determinata per ciascun periodo tenendo conto segnatamente di un'equa ripartizione geografica. Un membro supplente divenuto membro del Comitato in un determinato periodo deve essere designato come membro del Comitato per il periodo successivo.

§ 3 In caso di seggio vacante, di sospensione del diritto di voto di un membro o in caso di assenza di un membro in due sessioni consecutive del Comitato, senza che questi si faccia rappresentare da un altro membro in conformità al paragrafo 6, il membro supplente designato dall'Assemblea generale ne esercita le funzioni per il rimanente periodo.

§ 4 A prescindere dal caso previsto al paragrafo 3, nessuno Stato membro può far parte del Comitato per più di due periodi consecutivi ed interi.

§ 5 Il Comitato:

- a) stabilisce il proprio regolamento interno;
- b) conclude l'accordo di sede;
- c) stabilisce lo statuto del personale dell'Organizzazione;
- d) nomina, tenendo conto della competenza dei candidati e di un'equa ripartizione geografica, gli alti funzionari dell'Organizzazione;

- e) stabilisce un regolamento concernente le finanze e la contabilità dell'Organizzazione;
- f) approva il programma di lavoro, il bilancio preventivo, il rapporto di gestione ed i conti dell'Organizzazione;
- g) fissa, in base ai conti approvati, i contributi definitivi dovuti dagli Stati membri in conformità all'articolo 26 per i due anni civili trascorsi, nonché l'ammontare dell'anticipo di tesoreria dovuta dagli Stati membri in conformità all'articolo 26 paragrafo 5 per l'anno in corso e per il successivo anno civile;
- h) determina le competenze dell'Organizzazione che riguardano tutti gli Stati membri o solo alcuni degli Stati membri, nonché le spese che, di conseguenza, sono a carico di tali Stati membri (art. 26 par. 4);
- i) stabilisce l'ammontare delle specifiche remunerazioni (art. 26 par. 11);
- j) impartisce direttive speciali per la verifica dei conti (art. 27 par. 1);
- k) approva l'assunzione di funzioni amministrative da parte dell'Organizzazione (art. 4 par. 3) e stabilisce i contributi specifici dovuti dallo Stato membro interessato;
- l) comunica agli Stati membri il rapporto di gestione, l'estratto dei conti annuali nonché le proprie decisioni e raccomandazioni;
- m) 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 (art. 14 par. 2 lett. b));
- n) controlla la gestione del Segretario generale;
- o) vigila affinché il Segretario generale applichi correttamente la convenzione ed esegua le decisioni adottate da altri organi; a tal fine il Comitato può prendere tutti i provvedimenti atti a migliorare l'applicazione della Convenzione e delle suddette decisioni;
- p) esprime pareri motivati sulle questioni che possono interessare l'attività dell'Organizzazione e che gli sono sottoposte da uno Stato membro o dal Segretario generale;
- q) dirime le controversie fra uno Stato membro ed il Segretario generale tenendo conto della sua funzione di depositario (art. 36 par. 2);
- r) decide sulle richieste di sospensione della qualità di membro (art. 40).

§ 6 Nel Comitato, il quorum è raggiunto quando due terzi dei suoi membri vi sono rappresentati. Un membro può farsi rappresentare da un altro membro; tuttavia un membro non può rappresentare più di un altro membro.

§ 7 Il Comitato prende le sue decisioni a maggioranza dei membri rappresentati al momento del voto.

§ 8 Salvo diversa decisione, il Comitato si riunisce presso la sede dell'Organizzazione. I processi verbali delle sessioni sono inviati a tutti gli Stati membri.

§ 9 Il presidente del Comitato:

- a) convoca il Comitato almeno una volta l'anno, nonché a richiesta sia di quattro suoi membri, sia del Segretario generale;
- b) indirizza ai membri del Comitato il progetto d'ordine del giorno;
- c) tratta, nei limiti ed alle condizioni definite nel regolamento interno del Comitato, le questioni urgenti esposte nell'intervallo fra le sessioni;
- d) firma l'accordo di sede previsto al paragrafo 5 lettera b).

§ 10 Il Comitato può, nei limiti delle proprie competenze, incaricare il presidente di eseguire alcuni compiti specifici.

Art. 16 Commissioni

§ 1 Le Commissioni di cui all'articolo 13 paragrafo 1 lettere da c) ad f) e paragrafo 2 si compongono in linea di massima di tutti gli Stati membri. Quando la Commissione di revisione, la Commissione di esperti del RID o la Commissione di esperti tecnici deliberano e decidono nell'ambito delle loro competenze su modifiche delle Appendici della Convenzione, gli Stati membri che hanno rilasciato in conformità all'articolo 42 paragrafo 1 prima frase una dichiarazione sulle Appendici in oggetto, non siedono nella relativa Commissione.

§ 2 Il Segretario generale convoca le Commissioni per iniziativa propria oppure a richiesta di cinque Stati membri del Comitato amministrativo. Il Segretario generale invia il progetto d'ordine del giorno agli Stati membri al più tardi due mesi prima dell'apertura della sessione.

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

§ 4 Ciascuno Stato membro rappresentato ha diritto ad un voto. Una proposta è adottata se il numero di voti positivi è:

- a) almeno pari al terzo del numero di Stati membri rappresentati al momento del voto e
- b) superiore al numero di voti negativi.

§ 5 Dietro invito del Segretario generale deciso di comune accordo con la maggioranza degli Stati membri, possono partecipare con un voto consultivo alle sessioni delle Commissioni:

- a) Stati non membri dell'Organizzazione;
- b) Stati membri che tuttavia non sono membri delle Commissioni competenti;
- c) organizzazioni ed associazioni internazionali competenti su questioni riguardanti le attività dell'Organizzazione o che si occupano di problemi iscritti all'ordine del giorno.

§ 6 Le Commissioni eleggono per ciascuna sessione o per un determinato periodo, un presidente ed uno o più vice presidenti.

§ 7 Le deliberazioni hanno luogo nelle lingue di lavoro. Gli interventi presentati in seduta in una delle lingue di lavoro, sono tradotti per l'essenziale nelle altre lingue di lavoro, le proposte e le decisioni sono tradotte integralmente.

§ 8 I processi verbali riassumono le deliberazioni. Le proposte e le decisioni sono riprodotte integralmente. Per ciò che concerne le decisioni, solo il testo francese fa fede. I processi verbali sono distribuiti a tutti gli Stati membri.

§ 9 Le Commissioni possono creare gruppi di lavoro incaricati di trattare determinate questioni.

§ 10 Le Commissioni si dotano di un regolamento interno.

Art. 17 Commissione di revisione

§ 1 La Commissione di revisione:

- a) decide, in conformità all'articolo 33 paragrafo 4, sulle proposte volte a modificare la Convenzione;
- b) esamina le proposte da sottoporre per decisione, in conformità all'articolo 33 paragrafo 2, all'Assemblea generale.

§ 2 Nella Commissione di revisione il quorum (art. 13 par. 3) è raggiunto quando la maggioranza degli Stati membri vi sono rappresentati.

Art. 18 Commissione di esperti del RID

§ 1 La Commissione di esperti del RID decide, in conformità all'articolo 33 paragrafo 5 sulle proposte volte a modificare la Convenzione.

§ 2 Nella Commissione di esperti del RID, il quorum (art. 13 par. 3) è raggiunto quando un terzo degli Stati membri vi è rappresentato.

Art. 19 Commissione di facilitazione ferroviaria

§ 1 La Commissione di facilitazione ferroviaria:

- a) si pronuncia su tutte le questioni volte a facilitare l'attraversamento delle frontiere nel traffico internazionale ferroviario;
- b) raccomanda norme, metodi, procedure e prassi relative alla facilitazione ferroviaria.

§ 2 Nella Commissione di facilitazione ferroviaria, il quorum (art. 13 par. 3) è raggiunto quando un terzo degli Stati membri vi è rappresentato.

Art. 20 Commissione di esperti tecnici

§ 1 La Commissione di esperti tecnici:

- a) decide, in conformità all'articolo 5 delle Regole uniformi APTU, sulla validazione di una norma tecnica relativa al materiale ferroviario destinato ad essere utilizzato nel traffico internazionale;

- b) decide, in conformità all'articolo 6 delle Regole uniformi APTU, sull'adozione di una prescrizione tecnica uniforme relativa alla costruzione, all'esercizio, alla manutenzione o ad una procedura concernente il materiale ferroviario destinato ad essere utilizzato nel traffico internazionale;
- c) vigila sull'applicazione di norme tecniche e di prescrizioni tecniche uniformi relative al materiale ferroviario destinato ad essere utilizzato nel traffico internazionale ferroviario, ed esamina il loro sviluppo in previsione della loro validazione o adozione, in conformità alle procedure previste agli articoli 5 e 6 delle Regole uniformi APTU;
- d) decide in conformità all'articolo 33 paragrafo 6; riguardo a proposte volte a modificare la Convenzione;
- e) tratta tutti gli altri affari che le sono attribuiti in conformità alle Regole uniformi APTU ed alle Regole uniformi ATMF.

§ 2 Nella Commissione di esperti tecnici, il quorum (art. 13 par. 3) è raggiunto quando la metà degli Stati membri ai sensi dell'articolo 16 paragrafo 1 vi sono rappresentati. Al momento dell'adozione di decisioni sulle disposizioni degli Allegati delle Regole uniformi APTU, gli Stati membri che hanno formulato un'obiezione in conformità all'articolo 35 paragrafo 4 riguardo alle disposizioni in oggetto o che hanno reso una dichiarazione in conformità all'articolo 9 paragrafo 1 delle Regole uniformi APTU, non hanno diritto di voto.

§ 3 La Commissione di esperti tecnici può sia convalidare le norme tecniche o adottare prescrizioni tecniche uniformi, sia rifiutare di convalidarle o di adottarle; essa non può in alcun caso modificarle.

Art. 21 Segretario generale

§ 1 Il Segretario generale assume le funzioni di segretariato dell'Organizzazione.

§ 2 Il Segretario generale è eletto dall'Assemblea generale per un periodo di tre anni rinnovabile al massimo due volte.

§ 3 Il Segretario generale deve in particolare:

- a) assumersi le funzioni di depositario (art. 36);
- b) rappresentare l'Organizzazione verso l'esterno;
- c) comunicare agli Stati membri (art. 34 par. 1, art. 35 par. 1) le decisioni prese dall'Assemblea generale e dalle Commissioni;
- d) eseguire i compiti che gli sono affidati dagli altri organi dell'Organizzazione;
- e) istruire le proposte di Stati membri volte a modificare la Convenzione, avvalendosi se del caso dell'assistenza di esperti;
- f) convocare l'Assemblea generale e le Commissioni (art. 14 par. 3, art. 16 par. 2);
- g) inviare agli Stati membri, in tempo utile, i documenti necessari per le sessioni dei vari organi;

- h) elaborare il programma di lavoro, il progetto di bilancio preventivo ed il rapporto di gestione dell'Organizzazione e sottoporli all'approvazione del Comitato amministrativo (art. 25);
- i) gestire le finanze dell'Organizzazione nell'ambito del bilancio preventivo approvato;
- j) cercare, su richiesta di una delle parti in causa, fornendo la propria mediazione, di dirimere le controversie fra le parti, originate dall'interpretazione o dall'applicazione della Convenzione;
- k) emanare a richiesta di tutte le parti in causa, un parere sulle controversie originate dall'interpretazione o dall'applicazione della Convenzione;
- l) assumere le funzioni che gli sono conferite dal Titolo V;
- m) ricevere le comunicazioni fatte dagli Stati membri, dalle organizzazioni e dalle associazioni internazionali di cui all'articolo 16 paragrafo 5 e dalle imprese (trasportatori, gestori d'infrastruttura ecc.) che partecipano al traffico internazionale ferroviario e notificarle, se del caso, agli altri Stati membri, organizzazioni ed associazioni internazionali, nonché alle imprese;
- n) dirigere il personale dell'Organizzazione;
- o) informare in tempo utile gli Stati membri riguardo a posti vacanti nei ruoli dell'Organizzazione;
- p) aggiornare e pubblicare le liste delle linee di cui all'articolo 24.

§ 4 Il Segretario generale può di sua iniziativa presentare proposte volte a modificare la Convenzione.

Art. 22 Personale dell'Organizzazione

I diritti e gli obblighi del personale dell'Organizzazione sono determinati dallo statuto del personale stabilito dal Comitato amministrativo in conformità all'articolo 15 paragrafo 5 lettera c).

Art. 23 Bollettino

§ 1 L'Organizzazione pubblica un bollettino che contiene le comunicazioni ufficiali nonché quelle necessarie ed utili ai fini dell'applicazione della Convenzione.

§ 2 Le comunicazioni spettanti al Segretario generale in virtù della Convenzione possono, se del caso, essere effettuate sotto forma di una pubblicazione nel bollettino.

Art. 24 Liste delle linee

§ 1 Le linee marittime e di navigazione interna, di cui agli articoli primi delle Regole uniformi CIV e delle Regole uniformi CIM, sulle quali si effettuano trasporti che sono oggetto di un solo contratto di trasporto, in aggiunta ad un trasporto ferroviario, sono iscritte in due liste:

- a) lista delle linee marittime e di navigazione interna CIV;

b) lista delle linee marittime e di navigazione interna CIM.

§ 2 Le linee ferroviarie di uno Stato membro che ha formulato una riserva in conformità all'articolo 1 paragrafo 6 delle Regole uniformi CIV o in conformità all'articolo 1 paragrafo 6 delle Regole uniformi CIM sono iscritte in due liste in conformità a tale riserva:

a) lista delle linee ferroviarie CIV;

b) lista delle linee ferroviarie CIM.

§ 3 Gli Stati membri inviano al Segretario generale le loro comunicazioni relative all'iscrizione o alla radiazione delle linee di cui ai paragrafi 1 e 2. Le linee marittime e di navigazione interna di cui al paragrafo 1, nel caso in cui collegano Stati membri, possono essere iscritte solo previo accordo di questi Stati; per la radiazione di una tale linea, è sufficiente la comunicazione di uno solo di questi Stati.

§ 4 Il Segretario generale notifica l'iscrizione o la radiazione di una linea a tutti gli Stati membri.

§ 5 I trasporti sulle linee marittime e di navigazione interna di cui al paragrafo 1 ed i trasporti sulle linee ferroviarie di cui al paragrafo 2 sono soggetti alle disposizioni della Convenzione scaduto un mese dalla data di notifica dell'iscrizione da parte del Segretario generale. Tale linea cessa di essere sottoposta alle disposizioni della Convenzione scaduti tre mesi dalla data di notifica della radiazione da parte del Segretario generale, salvo per quanto riguarda i trasporti in corso non ancora terminati.

Titolo IV: Finanze

Art. 25 Programma di lavoro. Bilancio preventivo. Conti.
Relazione sulla gestione

§ 1 Il programma di lavoro, il bilancio preventivo ed i conti dell'Organizzazione coprono un periodo di due anni civili.

§ 2 Almeno ogni due anni, l'Organizzazione pubblica un rapporto di gestione.

§ 3 L'ammontare delle spese dell'Organizzazione è stabilito, per ciascun periodo di bilancio preventivo, dal Comitato amministrativo, su proposta del Segretario generale.

Art. 26 Finanziamento delle spese

§ 1 Fatti salvi i paragrafi 2 a 4, le spese dell'Organizzazione non coperte da altri proventi sono a carico degli Stati membri per due quinti, in base alla chiave di ripartizione dei contributi dell'ordinamento delle Nazioni Unite, e per tre quinti proporzionalmente alla lunghezza totale delle infrastrutture ferroviarie e delle linee marittime e di navigazione interna iscritte in conformità all'articolo 24 paragrafo 1. Tuttavia le linee marittime e di navigazione interna sono calcolate solo per metà della loro lunghezza.

§ 2 Quando uno Stato membro ha formulato una riserva in conformità all'articolo 1 paragrafo 6 delle Regole uniformi CIV o in conformità all'articolo 1 paragrafo 6 delle Regole uniformi CIM, la formula di contribuzione di cui al paragrafo 1 si applica come segue:

- a) in luogo della lunghezza totale delle infrastrutture ferroviarie sul territorio di questo Stato membro, si tiene conto solo della lunghezza delle linee ferroviarie iscritte in conformità all'articolo 24 paragrafo 2;
- b) la quota contributiva secondo l'ordinamento delle Nazioni Unite è calcolata proporzionalmente alla lunghezza delle linee iscritte in conformità all'articolo 24 paragrafi 1 e 2 rispetto alla lunghezza totale delle infrastrutture ferroviarie sul territorio di questo Stato membro ed a quella delle linee iscritte in conformità all'articolo 24 paragrafo 1; essa non può in alcun caso essere inferiore allo 0,01 per cento.

§ 3 Ciascuno Stato membro si fa carico almeno dello 0,25 per cento e al massimo del 15 per cento dei contributi.

§ 4 Il Comitato amministrativo determina le competenze dell'Organizzazione che concernono:

- a) tutti gli Stati membri in modo uguale, nonché le spese sostenute da tutti gli Stati membri secondo la formula, di cui al paragrafo 1;
- b) solamente alcuni di tali Stati membri e le spese sostenute da detti Stati membri secondo la stessa formula.

Il paragrafo 3 si applica per analogia. Tali disposizioni non pregiudicano l'articolo 4 paragrafo 3.

§ 5 I contributi degli Stati membri alle spese dell'Organizzazione sono dovuti sotto forma di anticipi di tesoreria pagabili in due acconti non oltre il 31 ottobre di ciascuno dei due anni inclusi nel bilancio preventivo. L'anticipo di tesoreria è stabilito in base ai contributi dei due anni precedenti definitivamente dovuti.

§ 6 Nell'inviare agli Stati membri il rapporto di gestione ed il rendiconto, il Segretario generale comunica l'ammontare definitivo del contributo per i due anni civili trascorsi, nonché l'importo dell'anticipo di tesoreria per i successivi due anni civili.

§ 7 Dopo il 31 dicembre dell'anno in cui avviene la comunicazione del Segretario generale in conformità al paragrafo 6, le somme dovute per i due anni civili trascorsi sono gravate di interessi in ragione del 5 per cento annuo. Se uno Stato membro non ha pagato la sua quota contributiva un anno dopo tale data, il suo diritto di voto è sospeso fino a quando non adempie l'obbligo di pagamento. Allo scadere di un termine supplementare di due anni, l'Assemblea generale considera se il comportamento di detto Stato debba essere ritenuto come una tacita denuncia della Convenzione e fissa, se del caso, la data in cui la denuncia ha effetto.

§ 8 I contributi scaduti rimangono dovuti nei casi di denuncia in virtù del paragrafo 7 o dell'articolo 41, nonché nei casi di sospensione del diritto di voto di cui all'articolo 40 paragrafo 4 lettera b).

§ 9 Gli importi non recuperati sono finanziati con risorse dell'Organizzazione.

§ 10 Lo Stato membro che ha denunciato la Convenzione può ridivenire Stato membro per adesione, a condizione che abbia pagato gli importi di cui è debitore.

§ 11 L'Organizzazione percepisce una remunerazione per coprire spese particolari risultanti dalle attività previste all'articolo 21 paragrafo 3 lettere da j) ad l). Nei casi previsti all'articolo 21 paragrafo 3 lettere j) e k) tale remunerazione è stabilita dal Comitato amministrativo, su proposta del Segretario generale; nel caso previsto all'articolo 21 paragrafo 3 lettera l), è applicabile l'articolo 31 paragrafo 3.

Art. 27⁶ Verifica dei conti

§ 1 Salvo diversa decisione dell'Assemblea generale, adottata in forza dell'articolo 14 paragrafo 2 lettera k), la verifica dei conti è effettuata dallo Stato di sede secondo le regole del presente articolo e, fatta salva ogni direttiva speciale del Comitato amministrativo, in conformità con il regolamento concernente le finanze e la contabilità dell'Organizzazione (art. 15 par. 5 lett. e).

§ 2 Il Revisore ha libero accesso in qualsiasi momento a tutti i registri, atti, documenti contabili e altre informazioni di cui ritiene di aver bisogno.

§ 3 Il Revisore comunica al Comitato amministrativo e al Segretario generale gli accertamenti fatti durante la verifica. Egli può inoltre presentare qualsiasi osservazione che ritiene appropriata sul rapporto finanziario del Segretario generale.

§ 4 Il mandato di verifica dei conti si basa sul regolamento concernente le finanze e la contabilità e sul mandato addizionale ad esso allegato.

Titolo V: Arbitrato

Art. 28 Competenza

§ 1 Le liti fra Stati membri derivanti dall'interpretazione o dall'applicazione della Convenzione, nonché le liti fra Stati membri e l'Organizzazione, derivanti dall'interpretazione o dall'applicazione del Protocollo sui privilegi e le immunità, possono essere sottoposte, a richiesta di una delle parti, ad un Tribunale arbitrale. Le parti determinano liberamente la composizione del Tribunale arbitrale e la procedura arbitrale.

§ 2 Le altre liti derivanti dall'interpretazione o dall'applicazione della Convenzione e delle altre Convenzioni elaborate dall'Organizzazione in conformità all'articolo 2 paragrafo 2, se non sono state risolte in via amichevole o sottoposte alla decisione dei tribunali ordinari, possono, mediante accordo fra le parti interessate, essere sottoposte ad un Tribunale arbitrale. Gli articoli da 29 a 32 si applicano per la composizione del tribunale arbitrale e per la procedura arbitrale.

§ 3 Ciascun Stato può, quando presenta una richiesta di adesione alla Convenzione, riservarsi il diritto di non applicare, in tutto o in parte i paragrafi 1 e 2.

⁶ Nuovo testo giusta la Dec. della Commissione di revisione del 26 giu. 2014, in vigore per la Svizzera dal 1° lug. 2015 (RU 2015 2131).

§ 4 Lo Stato che ha formulato una riserva in virtù del paragrafo 3 può rinunciarvi in qualsiasi momento, informandone il depositario. Tale rinuncia ha effetto un mese dopo la data in cui il depositario ne informa gli Stati membri.

Art. 29 Compromesso. Cancelliere

Le Parti concludono un compromesso che specifica in particolare:

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

Il compromesso deve essere comunicato al Segretario generale il quale assume le funzioni di cancelliere.

Art. 30 Arbitri

§ 1 Una lista di arbitri è compilata ed aggiornata dal Segretario generale. Ogni Stato membro può far iscrivere sulla lista di arbitri due suoi cittadini.

§ 2 Il Tribunale arbitrale si compone di uno, tre o cinque arbitri, in conformità al compromesso. Gli arbitri sono selezionati fra le persone che figurano sulla lista di cui al paragrafo 1. Tuttavia, se il compromesso prevede cinque arbitri, ciascuna delle parti può scegliere un arbitro a prescindere dalla lista. Se il compromesso prevede un arbitro unico, quest'ultimo è selezionato di comune accordo dalle parti. Se il compromesso prevede tre o cinque arbitri, ciascuna delle parti sceglie uno o due arbitri, a seconda dei casi; questi ultimi designano di comune accordo il terzo o il quinto arbitro, il quale presiede il Tribunale arbitrale. In caso di disaccordo fra le parti riguardo alla designazione dell'arbitro unico, o fra gli arbitri selezionati sulla designazione del terzo o del quinto arbitro, il Segretario generale provvede a tale designazione.

§ 3 L'arbitro unico, il terzo o il quinto arbitro devono essere di nazionalità diversa da quella delle parti, a meno che queste ultime non abbiano la stessa nazionalità.

§ 4 L'intervento nella controversia di una parte terza non ha effetti sulla composizione del tribunale arbitrale.

Art. 31 Procedura. Spese

§ 1 Il Tribunale arbitrale decide in merito alla procedura da seguire, tenendo conto segnatamente delle seguenti disposizioni:

- a) istruisce e giudica le cause in base agli elementi forniti dalle parti, senza tuttavia essere vincolato, quando è chiamato a stabilire il diritto, dalle interpretazioni di queste ultime;
- b) non può accordare di più o altro rispetto a quanto richiesto nelle conclusioni del richiedente, né meno di quanto il convenuto abbia riconosciuto come dovuto;

- c) la sentenza arbitrale debitamente motivata è redatta dal tribunale arbitrale e notificata alle parti dal Segretario generale;
- d) salvo disposizione contraria di diritto imperativo del luogo dove risiede il Tribunale arbitrale, e con riserva di accordo contrario delle parti, la sentenza arbitrale è definitiva.

§ 2 Gli onorari degli arbitri sono stabiliti dal Segretario generale.

§ 3 La sentenza arbitrale fissa i costi e le spese processuali e ne stabilisce la ripartizione fra le parti, come pure la ripartizione degli onorari degli arbitri.

Art. 32 Prescrizione. Forza esecutiva

§ 1 L'attivazione della procedura arbitrale ha, per quanto riguarda l'interruzione della prescrizione, lo stesso effetto di quello previsto dal diritto materiale applicabile per intentare l'azione dinanzi al giudice ordinario.

§ 2 La decisione del Tribunale arbitrale acquisisce esecutività in ciascuno degli Stati membri, una volta espletati gli adempimenti previsti nello Stato dove l'esecuzione deve aver luogo. Non è ammessa una revisione del merito della questione.

Titolo VI: Modifica della Convenzione

Art. 33 Competenza

§ 1 Il Segretario generale informa immediatamente gli Stati membri di ogni proposta volta a modificare la Convenzione che gli è stata comunicata dagli Stati membri o che ha egli stesso elaborato.

§ 2 L'Assemblea generale decide sulle proposte volte a modificare la Convenzione a condizione che i paragrafi da 4 a 6 non prevedano una diversa competenza.

§ 3 Quando una proposta di modifica viene portata all'Assemblea generale, questa può decidere, con la maggioranza di cui all'articolo 14 paragrafo 6, che una tale proposta presenta un carattere di stretta connessione con una o più disposizioni delle Appendici della Convenzione. In questo caso, come anche nei casi di cui ai paragrafi da 4 a 6 seconde frasi, l'Assemblea generale è ugualmente legittimata a decidere sulla modifica di questa o di queste disposizioni delle Appendici.

§ 4 Con riserva delle decisioni dell'Assemblea generale adottate secondo il paragrafo 3 prima frase, la Commissione di revisione decide sulle proposte volte a modificare:

- a) gli articoli 9 e 27 paragrafi da 2 a 10;
- b) le Regole uniformi CIV, ad eccezione degli articoli 1, 2, 5, 6, 16, 26 a 39, 41 a 53 e 56 a 60;
- c) le Regole uniformi CIM, ad eccezione degli articoli 1, 5, 6 paragrafi 1 e 2, degli articoli 8, 12, 13 paragrafo 2, degli articoli 14, 15 paragrafi 2 e 3, dell'articolo 19 paragrafi 6 e 7, nonché degli articoli 23 a 27, 30 a 33, 36 a 41 e 44 a 48;

- d) le Regole uniformi CUV, ad eccezione degli articoli 1, 4, 5 e 7 a 12;
- e) le Regole uniformi CUI, ad eccezione degli articoli 1, 2, 4, 8 a 15, 17 a 19, 21, 23 a 25;
- f) le Regole uniformi APTU, ad eccezione degli articoli 1, 3 e 9 a 11 nonché gli Allegati a tali Regole uniformi;
- g) le Regole uniformi ATMF, ad eccezione degli articoli 1, 3 e 9.

Quando delle proposte di modifica sono sottoposte alla Commissione di revisione in conformità alle lettere da a) a g), un terzo degli Stati rappresentati nella Commissione può esigere che tali proposte siano sottoposte all'Assemblea generale per decisione.

§ 5 La Commissione di esperti del RID decide sulle proposte volte a modificare il Regolamento relativo al trasporto internazionale ferroviario di merci pericolose (RID). Quando tali proposte sono sottoposte alla Commissione di esperti del RID, un terzo degli Stati rappresentati nella Commissione può esigere che tali proposte siano sottoposte all'Assemblea generale per decisione.

§ 6 La Commissione di esperti tecnici decide sulle proposte volte a modificare gli Allegati delle Regole uniformi APTU. Quando tali proposte sono sottoposte alla Commissione di esperti tecnici, un terzo degli Stati rappresentati nella Commissione può esigere che tali proposte siano sottoposte all'Assemblea generale per decisione.

Art. 34 Decisioni dell'Assemblea generale

§ 1 Le modifiche della Convenzione decise dall'Assemblea generale sono notificate dal Segretario generale agli Stati membri.

§ 2 Le modifiche della Convenzione propriamente detta decise dall'Assemblea generale entrano in vigore dodici mesi dopo la loro approvazione da parte di due terzi degli Stati membri per tutti gli Stati membri ad eccezione di quelli che, prima dell'entrata in vigore di tali modifiche, hanno dichiarato di non approvarle.

§ 3 Le modifiche delle Appendici della Convenzione decise dall'Assemblea generale entrano in vigore dodici mesi dopo la loro approvazione da parte della metà degli Stati che non hanno reso una dichiarazione conformemente all'articolo 42 paragrafo 1 prima frase per tutti gli Stati membri ad eccezione di quelli che, prima dell'entrata in vigore di tali modifiche, abbiano dichiarato di non approvarle e di quelli che abbiano reso una dichiarazione conformemente all'articolo 42 paragrafo 1 prima frase.

§ 4 Gli Stati membri inviano al Segretario generale le loro notifiche relative all'approvazione delle modifiche della Convenzione decise dall'Assemblea generale nonché le loro dichiarazioni di non approvazione di tali modifiche. Il Segretario generale ne informa gli altri Stati membri.

§ 5 Il termine di cui ai paragrafi 2 e 3 decorre dal giorno in cui il Segretario generale ha notificato che le condizioni per l'entrata in vigore delle modifiche sono soddisfatte.

§ 6 L'Assemblea generale può specificare, al momento dell'adozione di una modifica, che la portata di quest'ultima è tale che ogni Stato membro il quale abbia reso la dichiarazione di cui al paragrafo 2 o al paragrafo 3 e non abbia approvato la modifica entro diciotto mesi dalla sua entrata in vigore cesserà, alla scadenza di questo termine, di essere Stato membro dell'Organizzazione.

§ 7 Quando le decisioni dell'Assemblea generale riguardano le Appendici della Convenzione, l'applicazione dell'Appendice in oggetto è integralmente sospesa dal momento dell'entrata in vigore delle decisioni, relativamente al traffico con e tra gli Stati membri che, in conformità al paragrafo 3, si sono opposti alle decisioni nei termini fissati. Il Segretario generale notifica agli Stati membri tale sospensione, che avrà fine allo scadere di un mese dalla data in cui il Segretario generale ha notificato agli altri Stati membri la fine dell'opposizione.

Art. 35 Decisioni delle Commissioni

§ 1 Le modifiche della Convenzione decise dalle Commissioni sono notificate dal Segretario generale agli Stati membri.

§ 2 Le modifiche della Convenzione stessa decise dalla Commissione di revisione entrano in vigore per tutti gli Stati membri il primo giorno del dodicesimo mese successivo a quello in cui il Segretario generale le ha notificate agli Stati membri. Gli Stati membri possono formulare un'obiezione nei quattro mesi successivi alla data di notifica. In caso di obiezione di un quarto degli Stati membri, la modifica non entra in vigore. Se uno Stato membro formula un'obiezione contro una decisione della Commissione di revisione nel termine di quattro mesi e denuncia la Convenzione, la denuncia ha effetto alla data prevista per l'entrata in vigore di detta decisione.

§ 3 Le modifiche delle Appendici alla Convenzione decise dalla Commissione di revisione entrano in vigore per tutti gli Stati membri il primo giorno del dodicesimo mese successivo a quello in cui il Segretario generale le ha notificate agli Stati membri. Le modifiche decise dalla Commissione di esperti del RID o dalla Commissione di esperti tecnici entrano in vigore per tutti gli Stati membri il primo giorno del sesto mese successivo a quello in cui il Segretario generale le ha notificate agli Stati membri.

§ 4 Gli Stati membri possono formulare un'obiezione nei quattro mesi successivi alla data di notifica di cui al paragrafo 3. In caso di obiezione espressa da un quarto degli Stati membri, la modifica non entra in vigore. Per gli Stati membri che hanno espresso un'obiezione contro una decisione nei termini stabiliti, l'applicazione dell'Appendice in oggetto è integralmente sospesa per quanto riguarda il traffico con e tra gli Stati membri, a decorrere dal momento in cui le decisioni hanno effetto. Tuttavia, in caso di obiezione contro la convalida di una norma tecnica o l'adozione di una prescrizione tecnica uniforme, solamente queste ultime sono sospese per quanto concerne il traffico con e tra gli Stati membri a decorrere dal momento in cui le decisioni hanno effetto; lo stesso si applica in caso di obiezione parziale.

§ 5 Il Segretario generale informa gli Stati membri circa le sospensioni di cui al paragrafo 4; le sospensioni sono revocate allo scadere di un mese dal giorno in cui il Segretario generale ha notificato agli altri Stati membri il ritiro dell'obiezione.

§ 6 Per determinare il numero di obiezioni previste ai paragrafi 2 e 4, non sono considerati gli Stati membri i quali:

- a) non hanno diritto di voto (art. 14 par. 5, art. 26 par. 7 o art. 40 par. 4);
- b) non sono membri della Commissione interessata (art. 16 par. 1 seconda frase);
- c) abbiano reso una dichiarazione in conformità all'articolo 9 paragrafo 1 delle Regole uniformi APTU.

Titolo VII: Disposizioni finali

Art. 36 Depositario

§ 1 Il Segretario generale è depositario della presente Convenzione. Le sue funzioni in quanto depositario sono quelle enunciate nella Parte VII della Convenzione di Vienna del 23 maggio 1969⁷ sul diritto dei trattati.

§ 2 Al sorgere di una divergenza fra uno Stato membro ed il depositario riguardo all'adempimento delle funzioni di quest'ultimo, il depositario o lo Stato membro interessato deve portare la questione all'attenzione degli altri Stati membri, o, se del caso, alla decisione del Comitato amministrativo.

Art. 37 Adesione alla Convenzione

§ 1 L'adesione alla Convenzione è aperta a ciascuno Stato nel cui territorio è in esercizio un'infrastruttura ferroviaria.

§ 2 Lo Stato che desidera aderire alla Convenzione ne fa domanda al depositario. Il depositario la comunica agli Stati membri.

§ 3 La domanda è ammessa a pieno titolo tre mesi dopo la comunicazione di cui al paragrafo 2, salvo opposizione formulata presso il depositario da cinque Stati membri. Il depositario ne dà avviso senza indugio allo Stato richiedente nonché agli Stati membri. L'adesione ha effetto il primo giorno del terzo mese successivo a tale avviso.

§ 4 In caso di opposizione di almeno cinque Stati membri nel termine previsto al paragrafo 3, la richiesta di adesione è sottoposta all'Assemblea generale che decide al riguardo.

§ 5 Subordinatamente all'articolo 42, ogni adesione alla Convenzione riguarda esclusivamente la Convenzione nella sua versione in vigore nel momento in cui l'adesione ha effetto.

Art. 38 Adesione di organizzazioni regionali d'integrazione economica

§ 1 L'adesione alla Convenzione è aperta alle organizzazioni regionali d'integrazione economica aventi competenza di adottare la propria legislazione, obbligatoria

⁷ RS 0.111

per i propri membri, nelle materie coperte da detta Convenzione e di cui uno o più Stati membri siano membri. Le condizioni per tale adesione sono definite in un accordo stipulato fra l'Organizzazione e l'organizzazione regionale.

§ 2 L'organizzazione regionale può esercitare i diritti di cui dispongono i suoi membri in virtù della Convenzione, nella misura in cui riguardano materie di propria competenza. Ciò si applica anche per gli obblighi incumbenti agli Stati membri in virtù della Convenzione, a prescindere dagli obblighi finanziari di cui all'articolo 26.

§ 3 In previsione dell'esercizio del diritto di voto e del diritto di obiezione previsto all'articolo 35 paragrafi 2 e 4, l'organizzazione regionale dispone di un numero di voti pari a quello dei suoi membri che sono anche Stati membri dell'Organizzazione. Questi ultimi possono esercitare i loro diritti, segnatamente di voto, solo nella misura ammessa al paragrafo 2. L'organizzazione regionale non dispone di un diritto di voto per quanto concerne il Titolo IV.

§ 4 Per porre fine alla qualità di membro, si applica per analogia l'articolo 41.

Art. 39 Membri associati

§ 1 Ogni Stato sul cui territorio è in esercizio un'infrastruttura ferroviaria può divenire membro associato dell'Organizzazione. L'articolo 37 paragrafi da 2 a 5 si applica per analogia.

§ 2 Un membro associato può partecipare ai lavori degli organi di cui all'articolo 13 paragrafo 1 lettere a) e da c) ad f) unicamente con un voto consultivo. Un membro associato non può essere nominato membro del Comitato amministrativo. Esso contribuisce alle spese dell'Organizzazione con lo 0,25 per cento dei contributi (art. 26 par. 3).

§ 3 Per porre fine alla qualità di membro associato, si applica per analogia l'articolo 41.

Art. 40 Sospensione della qualità di membro

§ 1 Uno Stato membro può chiedere, senza denunciare la Convenzione, una sospensione della sua qualità di membro dell'Organizzazione, quando, per ragioni non imputabili a detto Stato membro, nessun traffico internazionale ferroviario è più effettuato sul suo territorio.

§ 2 Il Comitato amministrativo decide in merito ad una domanda di sospensione della qualità di membro. La domanda deve essere inviata al Segretario generale fino a tre mesi prima di una sessione del Comitato.

§ 3 La sospensione della qualifica di membro entra in vigore il primo giorno del mese successivo alla data in cui il Segretario generale ha notificato agli Stati membri la decisione del Comitato amministrativo. La sospensione della qualità di membro ha fine quando lo Stato membro notifica la ripresa del traffico internazionale ferroviario sul suo territorio. Il Segretario generale lo notifica senza indugio agli altri Stati membri.

§ 4 La sospensione della qualità di membro comporta:

- a) l'esonero dello Stato membro dal suo obbligo di contribuire al finanziamento delle spese dell'Organizzazione;
- b) la sospensione del suo diritto di voto negli organi dell'Organizzazione;
- c) la sospensione del diritto di obiezione in forza dell'articolo 34 paragrafi 2 e 3 e dell'articolo 35 paragrafi 2 e 4.

Art. 41 Denuncia della Convenzione

§ 1 La Convenzione può in ogni momento essere denunciata.

§ 2 Ogni Stato membro che desidera procedere ad una denuncia ne dà avviso al depositario. La denuncia ha effetto il 31 dicembre dell'anno successivo.

Art. 42 Dichiarazioni e riserve alla Convenzione

§ 1 Ciascuno Stato membro può dichiarare in qualsiasi momento che non applicherà integralmente alcune Appendici alla Convenzione. Inoltre le riserve come anche le dichiarazioni di non applicare alcune disposizioni della Convenzione propriamente detta o delle sue Appendici sono ammesse solo se espressamente previste dalle stesse disposizioni.

§ 2 Le riserve o le dichiarazioni sono inviate al depositario. Esse hanno effetto nel momento in cui la Convenzione entra in vigore per lo Stato interessato. Ogni dichiarazione fatta dopo tale entrata in vigore ha effetto il 31 dicembre dell'anno successivo a detta dichiarazione. Il depositario ne informa gli Stati membri.

Art. 43 Scioglimento dell'Organizzazione

§ 1 L'Assemblea generale può decidere lo scioglimento dell'Organizzazione e l'eventuale trasferimento delle sue competenze ad un'altra organizzazione intergovernativa, fissando con questa organizzazione, se del caso, le condizioni del trasferimento.

§ 2 In caso di scioglimento dell'Organizzazione, i suoi beni ed averi sono conferiti agli Stati membri che siano stati ininterrottamente membri dell'Organizzazione negli ultimi cinque anni civili precedenti a quello della decisione in virtù del paragrafo 1, in proporzione al tasso medio di percentuale con cui hanno contribuito alle spese dell'Organizzazione in questi cinque anni.

Art. 44 Disposizione transitoria

Nei casi previsti negli articoli 34 paragrafo 7, 35 paragrafo 4, 41 paragrafo 1 e 42, il diritto in vigore al momento della conclusione dei contratti sottoposti alle Regole uniformi CIV, alle Regole uniformi CIM, alle Regole Uniformi CUV o alle Regole uniformi CUI rimane applicabile ai contratti esistenti.

Art. 45 Testi della Convenzione

§ 1 La Convenzione è redatta in lingua francese, inglese e tedesca. In caso di divergenze, solo il testo francese fa fede.

§ 2 Su proposta di uno degli Stati membri interessati, l'Organizzazione pubblica le traduzioni ufficiali della Convenzione in altre lingue, a condizione che una di queste lingue sia lingua ufficiale sul territorio di almeno due Stati membri. Tali traduzioni sono elaborate in collaborazione con i servizi competenti degli Stati membri interessati.

**Protocollo
sui privilegi e le immunità dell'Organizzazione
intergovernativa per i trasporti internazionali ferroviari
(OTIF)**

Art. 1 Immunità di giurisdizione, esecuzione e sequestro

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

- a) nella misura in cui l'Organizzazione abbia espressamente rinunciato a tale immunità in un determinato caso;
- b) in caso di un'azione civile intentata da un terzo;
- c) in caso di domanda riconvenzionale direttamente collegata ad una procedura intentata a titolo principale dall'Organizzazione;
- d) in caso di sequestro, ordinato con decisione giudiziaria sulle retribuzioni, salari ed altri emolumenti dovuti dall'Organizzazione ad un suo funzionario.

§ 2 Gli averi e gli altri beni dell'Organizzazione, qualunque sia il luogo in cui essi si trovino, beneficiano dell'immunità verso ogni forma di requisizione, confisca, sequestro ed altra forma di pignoramento o di espropriazione forzata, salvo nella misura in cui lo richiedano temporaneamente la prevenzione di incidenti implicanti veicoli a motore appartenenti all'Organizzazione o che circolano per conto di quest'ultima, e le inchieste alle quali tali incidenti possano dare luogo.

Art. 2 Protezione contro l'esproprio

Qualora sia necessaria un'espropriazione per pubblica utilità, devono 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 prontamente versata un'adeguata indennità.

Art. 3 Esonero da imposte

§ 1 Ciascuno Stato membro esonera dalle imposte dirette l'Organizzazione, i suoi beni ed entrate, per l'esercizio delle sue attività ufficiali. Quando l'Organizzazione effettua acquisti o utilizza servizi di notevole importo strettamente necessari per l'esercizio delle sue attività ufficiali, ed 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.

§ 2 Nessun esonero è accordato per quanto riguarda le imposte e le tasse che costituiscono una semplice remunerazione di servizi resi.

§ 3 I beni acquistati in conformità al paragrafo 1 non possono essere venduti, né ceduti o utilizzati diversamente dalle condizioni stabilite dallo Stato membro che ha accordato gli esoneri.

Art. 4 Esonero da diritti e tasse

§ 1 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.

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

§ 3 L'articolo 3 paragrafo 3 si applica per analogia ai beni importati in conformità al paragrafo 1.

Art. 5 Attività ufficiali

Le attività ufficiali dell'Organizzazione oggetto del presente Protocollo sono le attività che rispondono agli scopi definiti all'articolo 2 della Convenzione.

Art. 6 Transazioni monetarie

L'Organizzazione può ricevere e detenere ogni fondo, valuta, denaro contante o valore mobiliare. Essa può disporne liberamente per tutti gli usi previsti dalla Convenzione ed avere conti in qualunque valuta nella misura necessaria per far fronte ai suoi impegni.

Art. 7 Comunicazioni

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 paragonabili.

Art. 8 Privilegi ed immunità dei rappresentanti degli Stati

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

- a) immunità di giurisdizione, anche dopo la fine della loro missione, per gli atti, compresi le parole e gli scritti, da essi compiuti nell'esercizio delle proprie funzioni; non è tuttavia concesso il godimento di tale immunità in caso di danno derivante da un incidente causato da un veicolo a motore o da ogni altro mezzo di trasporto appartenente ad un rappresentante di uno Stato membro o da lui condotto, o in caso d'infrazione alla regolamentazione della circolazione relativa a tale mezzo di trasporto;
- 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 da tutte le misure limitative dell'ingresso e di tutte le formalità di registrazione degli stranieri;
- f) stesse facilitazioni, per quanto riguarda le regolamentazioni monetarie o di cambio, accordate ai rappresentanti di Governi esteri in missione ufficiale temporanea.

Art. 9 Privilegi ed immunità dei dipendenti dell'Organizzazione

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

- a) immunità di giurisdizione per le attività, compresi le parole e gli scritti, compiuti nell'esercizio delle loro funzioni e nei limiti delle loro competenze; non è tuttavia concesso il godimento di tale immunità in caso di danno derivante da un incidente causato da un veicolo a motore o da ogni altro mezzo di trasporto appartenente ad un funzionario dell'Organizzazione o da lui condotto, o in caso d'infrazione alla regolamentazione della circolazione relativa a tale mezzo di trasporto; i funzionari continuano a beneficiare di questa immunità anche dopo aver cessato di essere al servizio dell'Organizzazione;
- b) inviolabilità di tutte le loro carte e documenti ufficiali;
- c) stesse eccezioni alle disposizioni che limitano l'immigrazione e la registrazione degli stranieri, riconosciute generalmente ai funzionari delle organizzazioni internazionali; i familiari conviventi godono delle stesse agevolazioni;
- d) esonero dall'imposta nazionale sul reddito, con riserva di introduzione, a favore dell'Organizzazione, di un prelievo interno sulle retribuzioni, salari ed altri emolumenti corrisposti dall'Organizzazione; tuttavia gli Stati membri hanno la possibilità di tener conto di tali retribuzioni, salari ed emolumenti nel calcolo dell'ammontare dell'imposta da percepire sui redditi provenienti da altre fonti; gli Stati membri non sono tenuti ad applicare tale esonero fiscale alle indennità ed alle pensioni di quiescenza e alle rendite di sopravvivenza versate dall'Organizzazione ai suoi ex-funzionari o ai loro aventi diritto;
- e) per quanto concerne la regolamentazione del cambio, gli stessi privilegi generalmente accordati ai funzionari delle organizzazioni internazionali;
- f) in periodo di crisi internazionali, le stesse agevolazioni di rimpatrio per loro stessi e per i loro familiari conviventi di quelle generalmente accordate ai funzionari delle organizzazioni internazionali.

Art. 10 Privilegi ed immunità degli esperti

Gli esperti di cui l'Organizzazione si avvale, quando esercitano funzioni presso l'Organizzazione o effettuano missioni per conto di quest'ultima, anche durante i viaggi effettuati nell'esercizio di dette funzioni, o nel corso di tali missioni, godono dei seguenti privilegi ed immunità, nella misura in cui tali privilegi siano necessari per l'esercizio delle loro funzioni:

- a) immunità di giurisdizione per le attività, comprese le parole e gli scritti, compiuti nell'esercizio delle loro funzioni; non è tuttavia concesso il godimento di tale immunità in caso di danno derivante da un incidente causato da un veicolo a motore o da ogni altro mezzo di trasporto appartenente ad un esperto, o da lui condotto o in caso d'infrazione alla regolamentazione della circolazione relativa a tale mezzo di trasporto; gli esperti continuano a beneficiare di tale immunità anche dopo la cessazione delle loro funzioni presso l'Organizzazione;
- b) inviolabilità di tutte le loro carte e documenti ufficiali;
- c) agevolazioni di cambio necessarie per il trasferimento della loro remunerazione;
- d) stesse agevolazioni, per quanto riguarda i loro bagagli personali, accordate agli agenti dei Governi esteri in missione ufficiale temporanea.

Art. 11 Scopo dei privilegi e delle immunità concesse

§ 1 I privilegi e le 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 revocano 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 revocate senza recare pregiudizio al conseguimento dell'obiettivo per il quale le stesse siano state accordate.

§ 2 Le autorità competenti ai fini del paragrafo 1 sono:

- a) gli Stati membri, per i loro rappresentanti;
- b) il Comitato amministrativo per il Segretario generale;
- c) il Segretario generale per gli altri funzionari dell'Organizzazione, nonché per gli esperti di cui l'Organizzazione si avvale.

Art. 12 Prevenzione di abusi

§ 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, e di garantire il rispetto delle leggi e delle norme degli Stati membri interessati, e di

impedire qualsiasi abuso cui potrebbero dar luogo i privilegi e le immunità previsti nel presente Protocollo.

Art. 13 Trattamento dei propri connazionali

Nessuno Stato membro è tenuto a concedere i privilegi e le immunità menzionati:

- a) all'articolo 8, ad eccezione della lettera d);
- b) all'articolo 9, ad eccezione delle lettere a), b) e d);
- c) all'articolo 10, ad eccezione delle lettere a) e b),

ai propri cittadini o alle persone che hanno la residenza permanente in tale Stato.

Art. 14 Accordi complementari

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

Regole uniformi concernenti il contratto di trasporto internazionale per ferrovia dei viaggiatori

(CIV)

Titolo I: Generalità

Art. 1 Campo d'applicazione

§ 1 Le presenti Regole uniformi si applicano a qualsiasi contratto di trasporto ferroviario di viaggiatori a titolo oneroso o gratuito quando il luogo di partenza e di destinazione sono situati in due diversi Stati membri, a prescindere dal domicilio o sede e dalla nazionalità delle parti del contratto di trasporto.

§ 2 Quando un trasporto internazionale oggetto di un contratto unico include a titolo di complemento del trasporto ferroviario transfrontaliero, un trasporto su strada o su una via navigabile interna nell'ambito del traffico interno di uno Stato membro, si applicano le presenti Regole uniformi.

§ 3 Quando un trasporto internazionale oggetto di un contratto unico include, a titolo di complemento del trasporto ferroviario, un trasporto marittimo o un trasporto transfrontaliero su una via navigabile interna, le presenti Regole uniformi si applicano se il trasporto marittimo o il trasporto su via navigabile interna è effettuato su linee iscritte nella lista delle linee di cui all'articolo 24 paragrafo 1 della Convenzione.

§ 4 Le presenti Regole uniformi si applicano altresì, per quanto concerne la responsabilità del trasportatore in caso di morte e di lesioni dei viaggiatori, alle persone che accompagnano una spedizione il cui trasporto è effettuato in conformità alle Regole uniformi CIM.

§ 5 Le presenti Regole uniformi non si applicano ai trasporti effettuati fra stazioni ferroviarie situate sul territorio di Stati limitrofi, quando l'infrastruttura di queste stazioni è gestita da uno o più gestori d'infrastrutture dipendenti da un solo ed unico di questi Stati.

§ 6 Ogni Stato che sia Parte di una convenzione relativa al trasporto internazionale ferroviario diretto di viaggiatori di natura comparabile alle presenti Regole uniformi può, quando presenti una domanda di adesione alla Convenzione, dichiarare che applicherà tali Regole uniformi ai soli trasporti effettuati su una parte dell'infrastruttura ferroviaria ubicata sul suo territorio. Questa parte dell'infrastruttura ferroviaria deve essere definita con precisione ed essere collegata all'infrastruttura ferro-

viaria di uno Stato membro. Quando uno Stato ha reso la dichiarazione sopra menzionata, dette Regole uniformi si applicano solo a condizione che:

- a) il luogo di partenza o di destinazione come pure l'itinerario previsti nel contratto di trasporto siano situati sull'infrastruttura designata;
- b) l'infrastruttura designata colleghi l'infrastruttura di due Stati membri e sia stata prevista nel contratto di trasporto come itinerario per un trasporto in transito.

§ 7 Lo Stato che ha reso una dichiarazione secondo il paragrafo 6 può rinunciare in qualsiasi momento informandone il depositario. Tale rinuncia ha effetto un mese dopo la data in cui il depositario ne dà comunicazione agli Stati membri. La dichiarazione diviene priva di effetto quando la convenzione di cui al paragrafo 6, prima frase, cessa di essere in vigore per questo Stato.

Art. 2 Dichiarazione relativa alla responsabilità in caso di morte e di ferimento di viaggiatori

§ 1 Ciascuno Stato può in qualsiasi momento dichiarare che non applicherà ai viaggiatori vittime d'incidenti sopravvenuti sul proprio territorio l'insieme delle disposizioni relative alla responsabilità del trasportatore in caso di morte o di ferimento di viaggiatori, allorché questi siano suoi cittadini o persone abitualmente residenti in detto Stato.

§ 2 Lo Stato che ha reso una dichiarazione in conformità al paragrafo 1 può rinunciare in qualsiasi momento informando il depositario. Questa rinuncia ha effetto un mese dopo la data in cui il depositario ne informa gli Stati membri.

Art. 3 Definizioni

Ai fini delle presenti Regole uniformi, il termine:

- a) «trasportatore» indica il trasportatore contrattuale con il quale il viaggiatore ha concluso il contratto di trasporto in virtù delle presenti Regole uniformi, oppure un successivo trasportatore il quale è responsabile in base a questo contratto;
- b) «trasportatore sostituto» indica un trasportatore che non ha concluso il contratto di trasporto con il viaggiatore, ma al quale il trasportatore di cui alla lettera a) ha affidato in tutto o in parte l'esecuzione del trasporto ferroviario;
- c) «condizioni generali di trasporto» indica le condizioni del trasportatore sotto forma di condizioni generali o di tariffe legalmente in vigore in ciascuno Stato membro, e che sono divenute con la stipula del contratto di trasporto parte integrante di quest'ultimo;
- d) «veicolo» indica un veicolo automobilistico o un rimorchio trasportati in occasione di un trasporto di viaggiatori.

Art. 4 Deroghe

§ 1 Gli Stati membri possono concludere accordi che prevedano deroghe alle presenti Regole uniformi per i trasporti effettuati esclusivamente fra due stazioni ferroviarie situate al di qua e al di là del confine quando non vi sia un'altra stazione intermedia.

§ 2 Per i trasporti effettuati fra due Stati membri che transitano attraverso uno Stato non membro, gli Stati interessati possono concludere accordi in deroga alle presenti Regole uniformi.

§ 3 Fatte salve le altre disposizioni di diritto pubblico internazionale, due o più Stati membri possono stabilire fra loro le condizioni alle quali i trasportatori sono tenuti a trasportare viaggiatori, bagagli, animali e veicoli nella circolazione fra questi Stati.

§ 4 Gli accordi di cui ai paragrafi da 1 a 3 nonché la loro entrata in vigore sono comunicati all'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali ferroviari. Il Segretario generale dell'Organizzazione ne dà comunicazione agli Stati Membri ed alle imprese interessate.

Art. 5 Diritto cogente

Salvo diversa clausola nelle presenti Regole uniformi, ogni stipula che direttamente o indirettamente deroghi a tali Regole uniformi è nulla e priva di effetto. La nullità di tali stipule non comporta la nullità delle altre disposizioni del contratto di trasporto. Ciò nonostante, un trasportatore può assumere una responsabilità e degli obblighi più onerosi di quelli previsti dalle presenti Regole uniformi.

Titolo II: Conclusione ed esecuzione del contratto di trasporto**Art. 6** Contratto di trasporto

§ 1 Con il contratto di trasporto, il trasportatore s'impegna a trasportare il viaggiatore, nonché, se del caso, bagagli e veicoli, nel luogo di destinazione ed a consegnare i bagagli ed i veicoli nel luogo di destinazione.

§ 2 Il contratto di trasporto deve essere attestato da uno o più titoli di trasporto consegnati al viaggiatore. Tuttavia, fatto salvo l'articolo 9, l'assenza, l'irregolarità o la perdita del titolo di trasporto non pregiudica né l'esistenza né la validità del contratto, che rimane soggetto alle presenti Regole uniformi.

§ 3 Il titolo di trasporto fa fede, fino a prova contraria, della conclusione e del contenuto del contratto di trasporto.

Art. 7 Titolo di trasporto

§ 1 Le condizioni generali di trasporto determinano la forma ed il contenuto dei titoli di trasporto nonché la lingua ed i caratteri in cui devono essere stampati e compilati.

§ 2 Devono almeno essere iscritti sul titolo di trasporto:

- a) il trasportatore o i trasportatori;
- b) l'indicazione che il trasporto è soggetto, malgrado qualsiasi clausola contraria, alle presenti Regole uniformi; ciò può essere fatto con la sigla CIV;
- c) ogni altra indicazione necessaria per provare la conclusione ed il contenuto del contratto di trasporto e che permette al viaggiatore di far valere i diritti risultanti da tale contratto.

§ 3 Il viaggiatore, quando riceve il titolo di trasporto, deve accertarsi che sia stato compilato secondo le sue indicazioni.

§ 4 Il titolo di trasporto è cedibile se non è nominativo e se il viaggio non è iniziato.

§ 5 Il titolo di trasporto può consistere in una registrazione elettronica di dati, che possono essere trasformati in segni di scrittura leggibili. I procedimenti utilizzati per la registrazione e l'elaborazione dei dati debbono essere equivalenti dal punto di vista funzionale, in particolare per quanto riguarda il valore probatorio del titolo di trasporto rappresentato da questi dati.

Art. 8 Pagamento e rimborso del prezzo del trasporto

§ 1 Salvo diverso accordo fra il viaggiatore ed il trasportatore, il prezzo del trasporto deve essere pagato in anticipo.

§ 2 Le Condizioni generali di trasporto determinano le condizioni che danno luogo al rimborso del prezzo del trasporto.

Art. 9 Diritto al trasporto. Esclusione dal trasporto

§ 1 Sin dall'inizio del viaggio, il viaggiatore deve essere munito di un titolo di trasporto valido e deve presentarlo al momento del controllo dei titoli di trasporto. Le Condizioni generali di trasporto possono stabilire:

- a) che un viaggiatore che non presenta un titolo di trasporto valido deve pagare una sovrattassa oltre al prezzo del trasporto;
- b) che un viaggiatore il quale rifiuta di pagare immediatamente il prezzo del trasporto o la sovrattassa può essere escluso dal trasporto;
- c) se e a quali condizioni si effettua il rimborso della sovrattassa.

§ 2 Le Condizioni generali di trasporto possono prevedere che sono esclusi dal trasporto o che possono essere esclusi dal trasporto durante il tragitto, i viaggiatori i quali:

- a) rappresentano un pericolo per la sicurezza ed il buon funzionamento dell'esercizio ferroviario o per la sicurezza degli altri viaggiatori;
- b) disturbano in modo intollerabile gli altri viaggiatori,

e che queste persone non hanno diritto al rimborso né del prezzo del trasporto, né del prezzo che hanno pagato per il trasporto dei loro bagagli.

Art. 10 Adempimento di formalità amministrative

Il viaggiatore deve attenersi agli adempimenti richiesti dalle dogane o da altre autorità amministrative.

Art. 11 Soppressione e ritardo di un treno. Mancata corrispondenza

Se del caso, il trasportatore deve certificare sul titolo di trasporto che il treno è stato soppresso o la corrispondenza mancata.

Titolo III: Trasporto di colli a mano, animali, bagagli e veicoli**Capitolo I: Disposizioni comuni****Art. 12** Oggetti ed animali ammessi

§ 1 Il viaggiatore può recare con sé oggetti facilmente trasportabili (colli a mano), nonché animali vivi in conformità alle Condizioni generali di trasporto. Peraltro, il viaggiatore può recare con sé oggetti ingombranti in conformità alle disposizioni particolari contenute nelle Condizioni generali di trasporto. Sono esclusi dal trasporto gli oggetti o gli animali di natura tale da recare noia o incomodo ai viaggiatori o causare un danno.

§ 2 Il viaggiatore può spedire, in quanto bagaglio, oggetti ed animali conformemente alle Condizioni generali di trasporto.

§ 3 Il trasportatore può ammettere il trasporto di veicoli in occasione di un trasporto di viaggiatori in conformità alle disposizioni particolari contenute nelle Condizioni generali di trasporto.

§ 4 Il trasporto di merci pericolose come colli a mano, bagagli nonché all'interno o sopra veicoli i quali, in conformità al presente Titolo, sono trasportati per ferrovia, deve essere conforme al Regolamento sul trasporto internazionale ferroviario delle merci pericolose (RID).

Art. 13 Verifica

§ 1 Il trasportatore ha il diritto, in caso di grave presunzione d'inosservanza delle condizioni di trasporto, di verificare che gli oggetti (colli a mano, bagagli, veicoli compresi il loro carico) e gli animali trasportati corrispondano alle condizioni di trasporto, quando le leggi e le prescrizioni 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, il trasportatore deve chiamare due testimoni indipendenti.

§ 2 Qualora sia constatato che le condizioni di trasporto non sono state rispettate, il trasportatore può esigere dal viaggiatore il pagamento delle spese per la verifica.

Art. 14 Adempimento di formalità amministrative

Il viaggiatore deve conformarsi agli adempimenti previsti dalle dogane o da altre autorità amministrative durante il trasporto, in occasione del suo trasporto, di oggetti (colli a mano, bagagli, veicoli, compresi del loro carico) e di animali. Deve assistere all'ispezione di questi oggetti, salvo eccezione prevista dalle leggi e dalle prescrizioni di ogni Stato.

Capitolo II: Colli a mano ed animali**Art. 15** Sorveglianza

Spetta al viaggiatore la sorveglianza dei colli a mano e degli animali che porta con sé.

Capitolo III: Bagagli**Art. 16** Spedizione dei bagagli

§ 1 Gli obblighi contrattuali relativi all'inoltro dei bagagli devono essere attestati da uno scontrino bagagli consegnato al viaggiatore.

§ 2 Fatto salvo l'articolo 22, l'assenza, l'irregolarità o la perdita dello scontrino bagagli non pregiudica né l'esistenza né la validità degli accordi relativi all'inoltro dei bagagli, che rimangono sottoposti alle presenti Regole uniformi.

§ 3 Lo scontrino bagagli fa fede, fino a prova contraria, della registrazione dei bagagli e delle condizioni del loro trasporto.

§ 4 Fino a prova contraria, si presume che nel momento della presa in consegna dei bagagli da parte del trasportatore, questi ultimi fossero in buone condizioni apparenti e che il numero ed il volume dei colli corrispondessero alle descrizioni riportate sullo scontrino bagagli.

Art. 17 Scontrino bagagli

§ 1 Le Condizioni generali di trasporto stabiliscono la forma ed il contenuto dello scontrino bagagli, nonché la lingua ed i caratteri in cui deve essere stampato e compilato. L'articolo 7 paragrafo 5 si applica per analogia.

§ 2 Devono essere almeno iscritti nello scontrino bagagli:

- a) il trasportatore o i trasportatori;
- b) l'indicazione che il trasporto è soggetto, nonostante qualsiasi clausola contraria, alle presenti Regole uniformi; ciò può essere fatto con la sigla CIV;
- c) ogni altra indicazione necessaria per provare gli obblighi contrattuali relativi all'inoltro dei bagagli e che consentano al viaggiatore di far valere i diritti risultanti dal contratto di trasporto.

§ 3 Il viaggiatore deve accertarsi, quando riceve lo scontrino bagagli, che quest'ultimo sia stato emesso secondo le sue indicazioni.

Art. 18 Registrazione e trasporto

§ 1 Salvo eccezione prevista dalle Condizioni generali di trasporto, la registrazione dei bagagli si effettua solo su presentazione di un titolo di trasporto valido almeno fino al luogo di destinazione dei bagagli. Per di più la registrazione avviene in conformità alle prescrizioni in vigore nel luogo di spedizione.

§ 2 Quando le Condizioni generali di trasporto prevedono che i bagagli possono essere ammessi al trasporto senza la presentazione di un titolo di trasporto, le disposizioni delle presenti Regole uniformi che disciplinano i diritti e gli obblighi del viaggiatore relativi ai suoi bagagli si applicano per analogia allo spedizioniere del bagaglio.

§ 3 Il trasportatore può inoltrare i bagagli con un altro treno o un altro mezzo di trasporto e con un altro itinerario, diversi da quelli del viaggiatore.

Art. 19 Pagamento del prezzo per il trasporto dei bagagli

Salvo accordo contrario fra il viaggiatore ed il trasportatore, il prezzo del trasporto dei bagagli si paga al momento della registrazione.

Art. 20 Marcatura dei bagagli

Il viaggiatore deve indicare su ciascun collo, in uno spazio ben visibile ed in maniera sufficientemente stabile e chiara:

- a) il suo nome ed il suo indirizzo;
- b) il luogo di destinazione.

Art. 21 Diritto di disporre dei bagagli

§ 1 Se le circostanze lo consentono e le prescrizioni delle dogane o di altre autorità amministrative non vi si oppongono, il viaggiatore può chiedere la restituzione dei bagagli al luogo di spedizione su presentazione dello scontrino bagagli e, ove previsto dalle Condizioni generali di trasporto, del titolo di trasporto.

§ 2 Le Condizioni generali di trasporto possono prevedere altre disposizioni relativamente al diritto di disporre dei bagagli, e cioè modifiche del luogo di destinazione ed eventuali conseguenze finanziarie per il viaggiatore.

Art. 22 Riconsegna

§ 1 La riconsegna dei bagagli ha luogo dietro presentazione dello scontrino bagagli e, se del caso, dietro pagamento delle spese che gravano sulla spedizione. Il trasportatore ha il diritto, senza tuttavia esservi tenuto, di accertare se il possessore dello scontrino ha titolo ad ottenere la riconsegna.

§ 2 Sono assimilati alla riconsegna al possessore dello scontrino bagagli, se conformi alle prescrizioni in vigore nel luogo di destinazione:

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

§ 3 Il possessore dello scontrino bagagli può chiedere la riconsegna dei bagagli nel luogo di destinazione, trascorso il tempo convenuto, nonché, se del caso, il tempo necessario per le operazioni doganali o di altre autorità amministrative.

§ 4 In mancanza di restituzione dello scontrino bagagli, il trasportatore è obbligato a riconsegnare il bagaglio soltanto a colui che provi il suo diritto: se tale prova sembra insufficiente, il trasportatore può esigere una cauzione.

§ 5 I bagagli vengono riconsegnati nel luogo di destinazione per il quale sono stati registrati.

§ 6 Il possessore dello scontrino bagagli a cui i bagagli non siano riconsegnati può esigere l'annotazione nello scontrino stesso del giorno e dell'ora in cui egli ha richiesto la riconsegna conformemente al paragrafo 3.

§ 7 L'avente diritto può rifiutare il ritiro dei bagagli se il trasportatore non dà seguito alla sua richiesta di procedere alla verifica dei bagagli per l'accertamento di un asserito danno.

§ 8 Per il rimanente, la riconsegna dei bagagli viene effettuata in conformità alle prescrizioni in vigore nel luogo di destinazione.

Capitolo IV: Veicoli

Art. 23 Condizioni di trasporto

Le disposizioni particolari per il trasporto dei veicoli contenute nelle Condizioni generali di trasporto definiscono segnatamente le condizioni di ammissione al trasporto, di registrazione, di carico e di trasporto, di scarico e di riconsegna, nonché gli obblighi del viaggiatore.

Art. 24 Bollettino di trasporto

§ 1 Gli obblighi contrattuali relativi al trasporto di veicoli devono essere attestati da un bollettino di trasporto consegnato al viaggiatore. Il bollettino di trasporto può essere integrato nel titolo di trasporto del viaggiatore.

§ 2 Le particolari disposizioni per il trasporto di veicoli, contenute nelle Condizioni generali di trasporto determinano la forma ed il contenuto del bollettino di trasporto, nonché la lingua ed i caratteri in cui deve essere stampato e compilato. L'articolo 7 paragrafo 5 si applica per analogia.

§ 3 Devono almeno essere iscritti sul bollettino di trasporto:

- a) il trasportatore o i trasportatori;
- b) l'indicazione che il trasporto è soggetto, nonostante qualsiasi clausola contraria, alle presenti Regole uniformi; ciò può essere fatto con la sigla CIV;
- c) ogni altra indicazione necessaria per provare gli obblighi contrattuali relativi ai trasporti dei veicoli, e che consentano al viaggiatore di far valere i diritti risultanti dal contratto di trasporto.

§ 4 Il viaggiatore deve accertarsi, quando riceve il bollettino di trasporto, che quest'ultimo è stato emesso secondo le sue indicazioni.

Art. 25 Diritto applicabile

Fatte salve le disposizioni del presente Capitolo, le disposizioni del Capitolo III relative al trasporto dei bagagli si applicano ai veicoli.

Titolo IV: Responsabilità del trasportatore

Capitolo I: Responsabilità in caso di morte e ferimento di viaggiatori

Art. 26 Fondamento della responsabilità

§ 1 Il trasportatore è responsabile del danno derivante dalla morte, dal ferimento o da qualsiasi altro pregiudizio all'integrità fisica o psichica del viaggiatore causato da un incidente che sia in relazione con l'esercizio ferroviario e sopravvenga durante la permanenza del viaggiatore nei veicoli ferroviari, o al momento in cui egli vi entra o ne esce, qualunque sia l'infrastruttura ferroviaria utilizzata.

§ 2 Il trasportatore è esonerato da tale responsabilità:

- a) se l'incidente è stato causato da circostanze estranee all'esercizio ferroviario che il trasportatore, nonostante la diligenza richiesta dalle particolarità del caso di specie, non poteva evitare ed alle cui conseguenze non poteva ovviare;
- b) nella misura in cui l'incidente sia dovuto a colpa del viaggiatore;
- c) se l'incidente è dovuto al comportamento di un terzo che il trasportatore, nonostante la diligenza richiesta dalle particolarità del caso di specie, non poteva evitare ed alle cui conseguenze non poteva ovviare; un'altra impresa che utilizzi la stessa infrastruttura ferroviaria non è considerata come parte terza; il diritto di regresso non è pregiudicato.

§ 3 Se l'incidente è dovuto al comportamento di un terzo e se, malgrado ciò, il trasportatore non è interamente sollevato dalla responsabilità in conformità al paragrafo 2 lettera c), egli risponde per il tutto nei limiti delle presenti Regole uniformi e senza pregiudizio di un suo eventuale regresso contro terzi.

§ 4 Le presenti Regole uniformi non si applicano alla responsabilità che può ricadere sul trasportatore per i casi non previsti al paragrafo 1.

§ 5 Quando un trasporto oggetto di un unico contratto di trasporto è effettuato da trasportatori successivi, la responsabilità in caso di morte e di lesioni dei viaggiatori è del trasportatore a cui spettava, in base al contratto di trasporto, la prestazione del servizio di trasporto durante il quale l'incidente è avvenuto. Quando questa prestazione non è stata realizzata dal trasportatore, ma da un trasportatore sostituito, entrambi i trasportatori sono responsabili solidalmente, in conformità alle presenti Regole uniformi.

Art. 27 Risarcimento dei danni in caso di morte

§ 1 In caso di morte del viaggiatore, il risarcimento dei danni comprende:

- a) le spese necessarie conseguenti al decesso, in particolare quelle di trasporto della salma e delle esequie;
- b) se la morte non è sopravvenuta immediatamente, il risarcimento danni previsto all'articolo 28.

§ 2 Se con la morte del viaggiatore vengono private del loro sostentamento persone verso le quali egli, in virtù delle disposizioni di legge, aveva o avrebbe avuto in futuro un'obbligazione alimentare, si provvede ugualmente ad indennizzare dette persone per tale perdita. L'azione di risarcimento spettante a persone delle quali il viaggiatore aveva assunto il mantenimento, pur non essendovi tenuto per legge, resta soggetta al diritto nazionale.

Art. 28 Risarcimento dei danni in caso di ferimento

In caso di ferimento o di ogni altro pregiudizio all'incolumità fisica o psichica del viaggiatore, il risarcimento danni comprende:

- a) le spese necessarie, in particolare quelle relative alla cura ed al 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 corporali

Il diritto nazionale determina se ed in quale misura il trasportatore è tenuto a corrispondere risarcimenti per danni corporali diversi da quelli previsti agli articoli 27 e 28.

Art. 30 Forma ed ammontare del risarcimento dei danni in caso di morte e di lesioni

§ 1 Il risarcimento danni di cui all'articolo 27 paragrafo 2 ed all'articolo 28 lettera b) deve essere corrisposto sotto forma di capitale. Tuttavia, se il diritto nazionale consente l'assegnazione di una rendita, il risarcimento dei danni è corrisposto sotto tale forma allorché il viaggiatore leso o gli aventi diritto di cui all'articolo 27 paragrafo 2 lo richiedano.

§ 2 L'ammontare del risarcimento da corrispondere in base a quanto disposto nel paragrafo 1 è determinato in base al diritto nazionale. Tuttavia, per l'applicazione delle presenti Regole uniformi, è fissato un limite massimo di 175 000 unità di conto in

capitale o in rendita annuale corrispondente a tale capitale per ciascun viaggiatore, nel caso in cui il diritto nazionale preveda un limite massimo di ammontare inferiore.

Art. 31 Altri mezzi di trasporto

§ 1 Salvo quanto previsto dal paragrafo 2, le disposizioni relative alla responsabilità in caso di morte e di ferimento di viaggiatori non si applicano ai danni sopravvenuti durante un trasporto che, conformemente al contratto di trasporto, non era un trasporto ferroviario.

§ 2 Tuttavia, se i veicoli ferroviari sono trasportati su traghetto, le disposizioni relative alla responsabilità in caso di morte e di ferimento di viaggiatori si applicano ai danni indicati nell'articolo 26 paragrafo 1 e nell'articolo 33 paragrafo 1, causati da un incidente che sia in relazione con l'esercizio ferroviario e sopravvenga durante la permanenza del viaggiatore in detto veicolo, o al momento in cui egli vi salga o ne discenda.

§ 3 Se a seguito di circostanze eccezionali, l'esercizio ferroviario è provvisoriamente sospeso ed i viaggiatori sono trasportati con un altro mezzo di trasporto, il trasportatore è responsabile ai sensi delle presenti Regole uniformi.

Capitolo II: Responsabilità in caso d'inosservanza dell'orario

Art. 32 Responsabilità in caso di soppressione, ritardo o mancata corrispondenza

§ 1 Il trasportatore è responsabile nei confronti del viaggiatore per il danno dovuto al fatto che, a causa della soppressione, del ritardo o della mancanza di una corrispondenza, il viaggio non può continuare nello stesso giorno, o comunque la sua continuazione non è ragionevolmente esigibile nello stesso giorno per via di circostanze contingenti. Il risarcimento dei danni comprende le spese ragionevoli di alloggio, nonché le spese ragionevoli per avvisare le persone che attendono il viaggiatore.

§ 2 Il trasportatore è esonerato da questa responsabilità quando la soppressione, il ritardo o la mancanza di una corrispondenza sono imputabili ad una delle seguenti cause:

- a) circostanze esterne all'esercizio ferroviario che il trasportatore, malgrado la diligenza richiesta dalle particolarità del caso di specie, non poteva evitare o alle cui conseguenze non poteva ovviare;
- b) colpa del viaggiatore, oppure
- c) un comportamento di terzi che il trasportatore, nonostante abbia riposto la diligenza richiesta dalle particolarità del caso di specie, non poteva evitare e alle cui conseguenze non poteva ovviare; un'altra impresa che utilizzi la stessa infrastruttura ferroviaria non è considerata parte terza; il diritto di regresso rimane impregiudicato.

§ 3 Il diritto nazionale determina se, ed in quale misura, il trasportatore deve corrispondere un risarcimento per danni diversi da quelli previsti al paragrafo 1. Questa disposizione non pregiudica l'articolo 44.

Capitolo III:

Responsabilità per i colli a mano, gli animali, i bagagli ed i veicoli

Sezione 1: Colli a mano ed animali

Art. 33 Responsabilità

§ 1 In caso di morte e di ferimento di viaggiatori, il trasportatore è responsabile inoltre del danno risultante dalla perdita totale o parziale o dell'avaria degli oggetti che il viaggiatore portava o sulla sua persona o come colli a mano; ciò si applica anche agli animali che il viaggiatore portava con sé. L'articolo 26 si applica per analogia.

§ 2 Il trasportatore peraltro è responsabile del danno risultante dalla perdita totale o parziale o dall'avaria di oggetti, colli a mano o animali, la cui sorveglianza spetta al viaggiatore conformemente all'articolo 15, solo a condizione che tale danno sia dovuto a colpa del trasportatore. Gli altri articoli del Titolo IV, ad eccezione dell'articolo 51 ed il Titolo VI non sono applicabili in questo caso.

Art. 34 Limitazione del risarcimento danni in caso di perdita o di avaria di oggetti

Il trasportatore responsabile ai sensi dell'articolo 33 paragrafo 1 deve riparare il danno fino a concorrenza di 1400 unità di conto per ogni viaggiatore.

Art. 35 Esonero dalla responsabilità

Il trasportatore non è responsabile, nei confronti del viaggiatore, del danno che può risultare dal fatto che il viaggiatore non si uniformi alle prescrizioni delle dogane o di altre autorità amministrative.

Sezione 2: Bagagli

Art. 36 Fondamento della responsabilità

§ 1 Il trasportatore è responsabile del danno derivante dalla perdita totale o parziale e dall'avaria dei bagagli sopravvenute dal momento della presa in carico da parte del trasportatore fino alla riconsegna, nonché del ritardo nella riconsegna.

§ 2 Il trasportatore è esonerato da tale responsabilità se la perdita, l'avaria o il ritardo nella riconsegna sono stati causati da colpa del viaggiatore, da un ordine di quest'ultimo non determinato da colpa del trasportatore, da un vizio proprio dei bagagli o da circostanze che il trasportatore non poteva evitare e alle cui conseguenze non poteva ovviare.

§ 3 Il trasportatore è esonerato da tale responsabilità nella misura in cui la perdita o l'avaria derivino da rischi particolari inerenti a una o più delle seguenti cause:

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

Art. 37 Onere della prova

§ 1 La prova che la perdita, l'avaria o il ritardo nella riconsegna abbia avuto per causa uno dei fatti previsti all'articolo 36 paragrafo 2 spetta al trasportatore.

§ 2 Quando il trasportatore stabilisce che la perdita o l'avaria è potuta risultare, date le circostanze di fatto, da uno o più dei rischi particolari previsti all'articolo 36 paragrafo 3, si presume che il danno sia risultato da essi. L'avente diritto conserva tuttavia il diritto di provare che il danno non ha avuto come causa, totalmente o parzialmente, uno di tali rischi.

Art. 38 Trasportatori successivi

Quando un trasporto oggetto di un contratto di trasporto unico è effettuato da più trasportatori successivi, ciascun trasportatore, che prende in carico i bagagli con lo scontrino bagagli o il veicolo con la bolletta di trasporto, è parte, per quanto riguarda l'inoltro dei bagagli o il trasporto dei veicoli, del contratto di trasporto in conformità alle clausole dello scontrino bagagli o della bolletta di trasporto e si assume gli obblighi che ne derivano. In questo caso, ciascun trasportatore risponde dell'esecuzione del trasporto sul percorso totale fino alla riconsegna.

Art. 39 Trasportatore sostituto

§ 1 Quando il trasportatore ha affidato, in tutto o in parte, l'esecuzione del trasporto ad un trasportatore che lo sostituisce, indipendentemente o meno dall'esercizio di una facoltà che gli è riconosciuta nel contratto di trasporto, il trasportatore resta comunque responsabile del trasporto nella sua totalità.

§ 2 Tutte le disposizioni delle presenti Regole uniformi che disciplinano la responsabilità del trasportatore si applicano altresì alla responsabilità del trasportatore sostituto per il trasporto effettuato a sua cura. Gli articoli 48 e 52 si applicano quando viene intentata un'azione legale contro gli agenti e tutte le altre persone di cui il trasportatore sostituto si avvale per l'esecuzione del trasporto.

§ 3 Ogni convenzione particolare attraverso la quale il trasportatore assume obblighi che non gli spettano ai sensi delle presenti Regole uniformi o rinuncia a diritti che gli sono conferiti da tali Regole uniformi è priva di effetto nei confronti del trasportatore sostituto che non l'ha accettata espressamente e per iscritto. Abbia o non abbia accettato il trasportatore sostituto questa particolare convenzione, il trasportatore resta comunque vincolato dagli obblighi o dalle rinunce che ne risultano.

§ 4 Quando e nella misura in cui il trasportatore ed il trasportatore sostituto sono responsabili, la loro responsabilità è solidale.

§ 5 L'ammontare totale dell'indennità dovuta da parte del trasportatore, del trasportatore sostituito nonché dai loro agenti e dalle altre persone di cui essi si avvalgono per l'esecuzione del trasporto non supera i limiti previsti nelle presenti Regole uniformi.

§ 6 Il presente articolo non pregiudica i diritti di regresso eventualmente esistenti fra il trasportatore ed il trasportatore sostituito.

Art. 40 Presunzione di perdita

§ 1 L'aveute 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 22 paragrafo 3.

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

§ 3 Nel termine di trenta giorni dal ricevimento dell'avviso di cui al paragrafo 2, l'aveute diritto può esigere che il collo gli sia riconsegnato. In tal caso, egli deve pagare le spese inerenti al trasporto del collo dal luogo di spedizione fino a quello in cui si effettua la riconsegna e restituire l'indennità ricevuta, dopo aver detratto, se del caso, le spese eventualmente comprese in detta indennità. Egli conserva ciononostante i suoi diritti all'indennità per il ritardo nella riconsegna, previsti all'articolo 43.

§ 4 Se il collo rinvenuto non è stato reclamato nel termine previsto al paragrafo 3 o se il collo è ritrovato dopo più di un anno dalla domanda di riconsegna, il trasportatore ne dispone conformemente alle leggi ed ai regolamenti in vigore nel luogo in cui si trova il collo.

Art. 41 Indennità in caso di perdita

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

- a) se l'ammontare del danno è provato, un'indennità pari a tale ammontare che non superi tuttavia 80 unità di conto per chilogrammo mancante di massa lorda o 1200 unità di conto per collo;
- b) se l'ammontare del danno non è provato, un'indennità forfettaria di 20 unità di conto per chilogrammo mancante di massa lorda o di 300 unità di conto per collo.

Le modalità di liquidazione dell'indennità per chilogrammo mancante o per collo, sono determinate nelle Condizioni generali di trasporto.

§ 2 Il trasportatore deve inoltre rimborsare il prezzo per il trasporto dei bagagli e le altre somme spese in relazione al trasporto del collo perso, nonché i diritti doganali ed il dazio di consumo già pagati.

Art. 42 Indennità in caso di avaria

§ 1 In caso di avaria dei bagagli, il trasportatore deve pagare, escluso ogni altro risarcimento, un'indennità equivalente al deprezzamento dei bagagli.

§ 2 L'indennità non supera:

- 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. 43 Indennità in caso di ritardo nella riconsegna

§ 1 In caso di ritardo nella riconsegna dei bagagli, il trasportatore è tenuto al pagamento, per ogni periodo indivisibile di ventiquattro ore dalla domanda di consegna, per un tempo massimo di quattordici giorni:

- a) se l'aveute diritto prova che un danno ivi compresa un'avaria, ne è derivato, un'indennità pari all'ammontare del danno fino ad un massimo di 0,80 unità di conto per chilogrammo di massa lorda dei bagagli o di 14 unità di conto per collo, riconsegnati in ritardo;
- b) se l'aveute diritto non prova che un danno ne è derivato, un'indennità forfettaria di 0,14 unità di conto per chilogrammo di massa lorda dei bagagli o di 2,80 unità di conto per collo riconsegnati in ritardo.

Le modalità di liquidazione dell'indennità, per chilogrammo o per collo, sono determinate nelle Condizioni generali di trasporto.

§ 2 In caso di perdita totale dei bagagli, l'indennità prevista al paragrafo 1 non si cumula con quella prevista all'articolo 41.

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

§ 4 In caso di avaria dei bagagli non risultante da un ritardo nella riconsegna, l'indennità prevista al paragrafo 1 si cumula, se del caso, con quella prevista all'articolo 42.

§ 5 In nessun caso il cumulo dell'indennità prevista al paragrafo 1 con quelle previste agli articoli 41 e 42 può dar luogo al pagamento di un'indennità eccedente quella dovuta in caso di perdita totale dei bagagli.

Sezione 3: Veicoli**Art. 44** Indennità in caso di ritardo

§ 1 In caso di ritardo nel carico per una causa imputabile al trasportatore o di ritardo nella riconsegna di un veicolo, il trasportatore deve pagare, se l'aveute diritto prova che un danno ne è derivato, un'indennità il cui ammontare non supera il prezzo del trasporto.

§ 2 Se l'aveute diritto rinuncia al contratto di trasporto, in caso di ritardo nel carico per una causa imputabile al trasportatore viene rimborsato il prezzo del trasporto all'aveute diritto. Inoltre questi può reclamare, allorché provi che un danno è derivato da detto ritardo, un'indennità il cui ammontare non supera il prezzo del trasporto.

Art. 45 Indennità in caso di perdita

In caso di perdita totale o parziale di un veicolo, l'indennità da corrispondere all'aveute diritto per il danno provato è calcolata sulla base del valore usuale del veicolo. Essa non supera 8000 unità di conto. Un rimorchio con o senza carico è considerato come un veicolo indipendente.

Art. 46 Responsabilità per quanto concerne altri oggetti

§ 1 Per quanto riguarda gli oggetti lasciati nei veicoli o che si trovano in cofani (ad es. bagagliai o porta sci) solidamente fissati al veicolo, il trasportatore è responsabile solo del danno causato per sua colpa. L'indennità totale da pagare non supera 1400 unità di conto.

§ 2 Per quanto concerne gli oggetti fissati all'esterno del veicolo, compresi i cofani di cui al paragrafo 1, il trasportatore è responsabile solo se è provato che il danno risulta da un atto o da un'omissione commessa dal trasportatore, o con l'intenzione di provocare tale danno, o temerariamente e con la consapevolezza che un danno ne sarebbe probabilmente derivato.

Art. 47 Diritto applicabile

Fatte salve le disposizioni della presente Sezione, ai veicoli si applicano le disposizioni della Sezione 2 relative alla responsabilità per i bagagli.

Capitolo IV: Disposizioni comuni

Art. 48 Decadenza del diritto d'invocare i limiti di responsabilità

I limiti di responsabilità previsti nelle presenti Regole uniformi, nonché le disposizioni del diritto nazionale che limitano le indennità ad un determinato ammontare, non si applicano quando è provato che il danno risulta da un atto o da un'omissione commessa dal trasportatore, o con l'intenzione di provocare tale danno, o temerariamente e con la consapevolezza che un danno ne sarebbe probabilmente derivato.

Art. 49 Conversione ed interessi

§ 1 Quando il calcolo dell'indennità implica la conversione delle somme espresse in unità monetarie straniere, quest'ultima deve essere effettuata secondo il corso in vigore nel giorno e nel luogo di pagamento dell'indennità.

§ 2 L'avente diritto può richiedere gli interessi sull'indennità, calcolati in ragione del cinque per cento l'anno, a decorrere dal giorno del reclamo previsto all'articolo 55 oppure, se non è vi stato reclamo, dal giorno dell'atto di citazione.

§ 3 Tuttavia, per le indennità dovute in virtù degli articoli 27 e 28 gli interessi decorrono solo dal giorno in cui si sono verificati i fatti che sono serviti alla determinazione dell'ammontare dell'indennità, 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 se l'indennità supera 16 unità di conto per scontrino bagagli.

§ 5 Per quanto concerne i bagagli, se l'avente diritto non consegna al trasportatore entro il termine da questi opportunamente fissatogli i documenti giustificativi necessari per la liquidazione definitiva di quanto reclamato, non decorrono interessi fra la scadenza del termine fissato e la consegna effettiva dei documenti.

Art. 50 Responsabilità in caso d'incidente nucleare

Il trasportatore è esonerato dalla responsabilità che gli incombe in virtù delle presenti Regole uniformi quando il danno sia stato causato da un incidente nucleare e, in applicazione delle leggi e prescrizioni di uno Stato che disciplinano la responsabilità in materia di energia nucleare, il gestore di un impianto nucleare o altra persona che lo sostituisce sia responsabile di questo danno.

Art. 51 Persone di cui risponde il trasportatore

Il trasportatore è responsabile dei suoi agenti e delle altre persone di cui si avvale per l'effettuazione del trasporto, quando questi agenti o altre persone agiscono nell'esercizio delle loro funzioni. I gestori dell'infrastruttura ferroviaria su cui il trasporto è effettuato sono considerati come persone dei cui servizi il trasportatore si avvale per l'esecuzione del trasporto.

Art. 52 Altre azioni

§ 1 In tutti i casi in cui si applicano le presenti Regole uniformi, ogni azione per responsabilità a qualsiasi titolo svolta non può essere esercitata contro il trasportatore se non alle condizioni e nei limiti di queste Regole uniformi.

§ 2 Ciò vale anche per ogni azione esercitata contro gli agenti e le altre persone di cui il trasportatore risponde ai sensi dell'articolo 51.

Titolo V: Responsabilità del viaggiatore

Art. 53 Principi particolari di responsabilità

Il viaggiatore è responsabile nei confronti del trasportatore per qualsiasi danno:

- a) risultante dall'inosservanza dei suoi obblighi in virtù:
 1. degli articoli 10, 14 e 20,

2. delle particolari disposizioni per il trasporto dei veicoli contenute nelle Condizioni generali di trasporto, oppure
3. del Regolamento relativo al trasporto internazionale ferroviario delle merci pericolose (RID);

b) causato dagli oggetti o dagli animali che porta con sé,

a meno che non provi che il danno sia stato causato da circostanze che non poteva evitare, ed alle cui conseguenze non poteva ovviare, benché avesse dato prova della diligenza richiesta ad un viaggiatore coscienzioso. Questa disposizione non pregiudica la responsabilità che può incombere al trasportatore in virtù degli articoli 26 e 33 paragrafo 1.

Titolo VI: Esercizio dei diritti

Art. 54 Costatazione di perdita parziale o di avaria

§ 1 Se il trasportatore scopre o presume una perdita parziale o un'avaria di un oggetto trasportato sotto la custodia del trasportatore (bagagli, veicoli) o l'avente diritto ne afferma l'esistenza, il trasportatore deve compilare senza indugio e possibilmente alla presenza dell'avente diritto un processo verbale attestante, a seconda della natura del danno, lo stato in cui si trova l'oggetto e, per quanto possibile, l'entità del danno, la sua causa e il momento in cui è avvenuto.

§ 2 Una copia del processo verbale di constatazione deve essere consegnata gratuitamente all'avente diritto.

§ 3 Se l'avente diritto non accetta le risultanze del processo verbale, può richiedere che lo stato dei bagagli o del veicolo, nonché la causa e l'ammontare del danno siano constatati da un esperto designato dalle parti del contratto di trasporto o per via giudiziaria. La procedura è soggetta alle leggi ed alle prescrizioni dello Stato dove ha luogo la constatazione.

Art. 55 Reclami

§ 1 I reclami relativi alla responsabilità del trasportatore in caso di morte e di ferimento di viaggiatori devono essere indirizzati per iscritto al trasportatore contro il quale può essere intentata l'azione giudiziaria. Nel caso di un trasporto oggetto di un contratto unico ed effettuato da trasportatori successivi, i reclami possono ugualmente essere indirizzati al primo o all'ultimo trasportatore, nonché al trasportatore che ha nello Stato di domicilio o di residenza abituale del viaggiatore la sua sede principale o la succursale o l'ufficio che ha concluso il contratto di trasporto.

§ 2 Gli altri reclami relativi al contratto di trasporto devono essere indirizzati per iscritto al trasportatore indicato all'articolo 56 paragrafi 2 e 3.

§ 3 I documenti che l'avente diritto ritiene utile allegare al reclamo devono essere presentati o in originale o in copie, se del caso debitamente certificate conformi, qualora il trasportatore lo richieda. All'atto della liquidazione del reclamo, il traspor-

tatore può esigere la restituzione del titolo di trasporto, dello scontrino bagagli e del bollettino di trasporto.

Art. 56 Trasportatori che possono essere citati in giudizio

§ 1 L'azione giudiziaria fondata sulla responsabilità del trasportatore in caso di morte e di ferimento di viaggiatori può essere intentata solo contro un trasportatore responsabile ai sensi dell'articolo 26 paragrafo 5.

§ 2 Fatto salvo il paragrafo 4, le altre azioni legali dei viaggiatori fondate sul contratto di trasporto possono essere intentate solo contro il primo o l'ultimo trasportatore o contro quello che eseguiva la parte di trasporto nel corso della quale è avvenuto il fatto all'origine della citazione giudiziaria.

§ 3 Nel caso di trasporti eseguiti da trasportatori successivi, il trasportatore che deve riconsegnare il bagaglio o il veicolo ed ha il proprio nome riportato con il suo consenso sullo scontrino bagagli o sul bollettino di trasporto può essere citato in giudizio in conformità al paragrafo 2 anche se non ha ricevuto il bagaglio o il veicolo.

§ 4 L'azione in giudizio per la restituzione di una somma pagata in virtù del contratto di trasporto può essere intentata contro il trasportatore che ha riscosso questa somma o contro quello a favore del quale la somma è stata riscossa.

§ 5 L'azione giudiziaria può essere esercitata contro un trasportatore diverso da quelli di cui ai paragrafi 2 e 4 se è formulata come domanda riconvenzionale o come eccezione in una causa in cui la domanda principale sia fondata sullo stesso contratto di trasporto.

§ 6 Nella misura in cui le presenti Regole uniformi si applicano al trasportatore sostituito, quest'ultimo può anch'esso essere perseguito in giudizio.

§ 7 Quando il richiedente può scegliere fra vari trasportatori, il suo diritto d'opzione si estingue nel momento in cui l'azione giudiziaria è intentata contro uno di essi; ciò si applica anche quando il richiedente ha la scelta fra uno o più trasportatori ed un trasportatore sostituito.

Art. 57 Foro competente

§ 1 Le azioni giudiziarie fondate sulle presenti Regole uniformi possono essere intentate dinanzi alle giurisdizioni degli Stati membri designate di comune accordo dalle parti o dinanzi alla giurisdizione dello Stato membro sul cui territorio il convenuto ha il suo domicilio o la sua residenza abituale, la sua sede principale o la succursale o l'ufficio che ha concluso il contratto di trasporto. Non possono essere adite altre giurisdizioni.

§ 2 Quando un'azione fondata sulle presenti Regole uniformi è pendente dinanzi ad una giurisdizione competente ai sensi del paragrafo 1, o quando in questa controversia una sentenza è stata pronunciata da detta giurisdizione, nessuna nuova azione legale per lo stesso motivo potrà essere intentata fra le stesse parti, a meno che la decisione della giurisdizione davanti alla quale la prima azione è stata intentata, non possa essere eseguita nello Stato in cui la nuova azione è intentata.

Art. 58 Estinzione dell'azione in caso di morte e di ferimento

§ 1 Ogni azione dell'aveute diritto fondata sulla responsabilità del trasportatore in caso di morte o di ferimento di viaggiatori si estingue se l'aveute diritto non segnala l'incidente subito dal viaggiatore entro dodici mesi a decorrere dalla conoscenza del danno ad uno dei trasportatori a cui può essere presentato un reclamo secondo l'articolo 55 paragrafo 1. Se l'aveute diritto segnala verbalmente l'incidente al trasportatore, quest'ultimo deve rilasciargli un attestato di tale avviso verbale.

§ 2 L'azione tuttavia non si estingue se:

- a) nel termine previsto al paragrafo 1, l'aveute diritto ha presentato reclamo ad uno dei trasportatori designati all'articolo 55 paragrafo 1;
- b) nel termine previsto al paragrafo 1, il trasportatore responsabile è venuto a conoscenza, per altre vie, dell'incidente accaduto al viaggiatore;
- c) l'incidente non è stato segnalato o è stato segnalato in ritardo a seguito di circostanze non imputabili all'aveute diritto;
- d) l'aveute diritto prova che l'incidente è dovuto a colpa del trasportatore.

Art. 59 Estinzione dell'azione originata dal trasporto bagagli

§ 1 L'accettazione dei bagagli da parte dell'aveute diritto estingue qualsiasi azione contro il trasportatore originata dal contratto di trasporto in caso di perdita parziale, di avaria o di ritardo nella riconsegna.

§ 2 L'azione tuttavia non si estingue:

- a) in caso di perdita parziale o di avaria, se:
 1. la perdita o l'avaria siano state constatate conformemente all'articolo 54 prima del ritiro dei bagagli da parte dell'aveute diritto,
 2. la constatazione che avrebbe dovuto essere fatta conformemente all'articolo 54 è stata omessa solo per colpa del trasportatore;
- b) in caso di danno non apparente constatato dopo l'accettazione dei bagagli da parte dell'aveute diritto, qualora quest'ultimo:
 1. richieda la constatazione conformemente all'articolo 54 immediatamente dopo la scoperta del danno e non oltre i tre giorni successivi al ritiro dei bagagli,
 2. fornisca inoltre la prova che il danno si è verificato tra la presa in carico da parte del trasportatore e la riconsegna;
- c) in caso di ritardo nella riconsegna, qualora l'aveute diritto entro ventuno giorni abbia fatto valere i propri diritti nei confronti di uno dei trasportatori indicati all'articolo 56 paragrafo 3;
- d) qualora l'aveute diritto fornisca la prova che il danno è imputabile a colpa del trasportatore.

Art. 60 Prescrizione

§ 1 Le azioni di risarcimento danni fondate sulla responsabilità del trasportatore 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 del decesso del viaggiatore purché questo termine non oltrepassi il limite di cinque anni a decorrere dal giorno successivo a quello dell'incidente.

§ 2 Le altre azioni originate dal contratto di trasporto si prescrivono in un anno. Tuttavia la prescrizione è di due anni se si tratta di un'azione per un danno che derivi da un atto o da un'omissione commessi o con l'intento di provocare tale danno, o temerariamente e con la consapevolezza che un tale danno ne sarebbe probabilmente potuto derivare.

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

- a) d'indennità per perdita totale: dal quattordicesimo giorno successivo alla scadenza del termine previsto all'articolo 22 paragrafo 3;
- b) d'indennità per perdita parziale, avaria o ritardo nella riconsegna: dal giorno in cui la consegna è stata effettuata;
- c) in tutti gli altri casi concernenti il trasporto dei viaggiatori; dal giorno di scadenza di validità del titolo di trasporto.

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

§ 4 In caso di reclamo scritto conformemente all'articolo 55 corredato dei documenti giustificativi necessari, la prescrizione è sospesa fino al giorno in cui il trasportatore respinge per iscritto il reclamo e restituisce i documenti che vi sono allegati. In caso di parziale accettazione del reclamo, la prescrizione riprende il suo corso per la parte del reclamo che rimane in contestazione. La prova del ricevimento del reclamo o della risposta e quella della restituzione dei documenti sono a carico della parte che invoca tale fatto. Ulteriori reclami aventi lo stesso oggetto non sospendono la prescrizione.

§ 5 L'azione prescritta non può più essere esercitata neanche sotto forma di domanda riconvenzionale o di un'eccezione.

§ 6 Per il rimanente, la sospensione e l'interruzione della prescrizione sono regolate dal diritto nazionale.

Titolo VII: Rapporti dei trasportatori fra loro

Art. 61 Ripartizione del prezzo di trasporto

§ 1 Ogni trasportatore deve pagare ai trasportatori interessati la parte di loro spettanza su un prezzo di trasporto che ha riscosso o che avrebbe dovuto riscuotere. Le modalità di pagamento sono stabilite mediante accordo fra i trasportatori.

§ 2 Gli articoli 6 paragrafo 3, 16 paragrafo 3 e 25 si applicano ugualmente alle relazioni fra i trasportatori successivi.

Art. 62 Diritto di regresso

§ 1 Il trasportatore che ha pagato un'indennità ai sensi delle presenti Regole uniformi ha diritto di regresso contro i trasportatori che hanno partecipato al trasporto, conformemente alle seguenti disposizioni:

- a) il trasportatore che ha causato il danno ne è il solo responsabile;
- b) se il danno è stato causato da più trasportatori, ciascuno di essi risponde del danno che ha causato; se non è possibile distinguere, l'indennità è ripartita fra loro conformemente alla lettera c);
- c) se non può essere provato quale dei trasportatori abbia causato il danno, l'indennità è ripartita fra tutti i trasportatori che hanno partecipato al trasporto, ad eccezione di quelli che provano di non aver causato il danno; la ripartizione è fatta in proporzione alla quota del prezzo di trasporto che spetta a ciascuno dei trasportatori.

§ 2 In caso d'insolubilità di uno di questi trasportatori, la quota che gli incombe e che non ha pagato è ripartita fra tutti gli altri trasportatori che hanno partecipato al trasporto, in proporzione alla parte del prezzo di trasporto che spetta a ciascuno di essi.

Art. 63 Procedura di regresso

§ 1 La fondatezza del pagamento effettuato dal trasportatore che esercita una delle azioni di regresso ai sensi dell'articolo 62 non può essere contestata dal trasportatore contro il quale il regresso viene esercitato, se l'indennità è stata fissata dall'autorità giudiziaria e quest'ultimo trasportatore, debitamente citato, è stato posto in grado di intervenire nella causa. Il giudice investito dell'azione principale fissa i termini per la notifica della citazione e per l'intervento.

§ 2 Il trasportatore che esercita il regresso deve proporre una sola e medesima azione contro tutti i trasportatori con i quali non sia venuto a transazione, per non perdere il suo diritto di regresso contro quelli che non ha citato.

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

§ 4 Il trasportatore che desidera far valere il suo diritto di regresso può investire le giurisdizioni dello Stato sul cui territorio uno dei trasportatori partecipanti al trasporto ha la sede principale o la succursale o l'ufficio che ha concluso il contratto di trasporto.

§ 5 Quando l'azione deve essere intentata contro più trasportatori, il trasportatore che esercita il diritto di regresso può scegliere fra le giurisdizioni competenti ai sensi del paragrafo 4 quella dinanzi alla quale presentare la sua azione di regresso.

§ 6 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. 64 Accordi relativi al regresso

I trasportatori sono liberi di concordare fra loro disposizioni in deroga agli articoli 61 e 62.

*Appendice B alla Convenzione COTIF***Regole uniformi
concernenti il contratto di trasporto internazionale per ferrovia
delle merci****(CIM)⁸**

**Titolo I:
Generalità****Art. 1** Campo d'applicazione

§ 1 Le presenti Regole uniformi si applicano a qualsiasi contratto di trasporto ferroviario di merci a titolo oneroso, quando il luogo dell'assunzione in carico della merce e il luogo previsto per la consegna sono situati in due diversi Stati membri, ciò a prescindere dalla sede e dalla nazionalità delle parti nel contratto di trasporto.

§ 2 Le presenti Regole uniformi si applicano altresì ai contratti di trasporto ferroviario di merci a titolo oneroso, quando il luogo dell'assunzione in carico della merce e il luogo previsto per la consegna sono situati in due Stati diversi, di cui uno almeno è Stato membro, e quando le parti del contratto concordano che il contratto è sottoposto a tali Regole uniformi.

§ 3 Quando un trasporto internazionale oggetto di un contratto unico include, a titolo di complemento del trasporto transfrontaliero ferroviario, un trasporto su strada o su una via navigabile interna nel traffico interno di uno Stato membro, si applicano le presenti Regole uniformi.

§ 4 Quando un trasporto internazionale oggetto di un contratto unico include a titolo di complemento del trasporto ferroviario, un trasporto marittimo o un trasporto transfrontaliero su una via navigabile interna, le presenti Regole uniformi si applicano se il trasporto marittimo o il trasporto su via navigabile interna è effettuato su linee iscritte nella lista delle linee di cui all'articolo 24 paragrafo 1 della Convenzione.

§ 5 Le presenti Regole uniformi non si applicano ai trasporti effettuati fra stazioni situate sul territorio di Stati limitrofi, quando l'infrastruttura di queste stazioni è gestita da uno o più gestori d'infrastrutture dipendenti da uno solo di questi Stati.

§ 6 Ogni Stato che sia Parte di una convenzione relativa al trasporto internazionale ferroviario diretto di merci di natura comparabile alle presenti Regole uniformi può, quando presenta una domanda di adesione alla Convenzione, dichiarare che applli-

⁸ Nuovo testo giusta la Dec. della Commissione di revisione del 10 dic. 2009, in vigore per la Svizzera dal 1° dic. 2010 (RU 2011 5075).

cherà tali Regole uniformi ai soli trasporti effettuati su una parte dell'infrastruttura ferroviaria ubicata sul suo territorio. Questa parte dell'infrastruttura ferroviaria deve essere definita con precisione ed essere collegata all'infrastruttura ferroviaria di uno Stato membro. Quando uno Stato ha reso la dichiarazione sopra menzionata, dette Regole uniformi si applicano solo a condizione che:

- a) il luogo dell'assunzione in carico della merce o il luogo per la riconsegna nonché l'itinerario previsti nel contratto di trasporto siano situati sull'infrastruttura designata; o
- b) l'infrastruttura designata colleghi l'infrastruttura di due Stati membri e sia stata prevista nel contratto di trasporto in quanto itinerario per un trasporto in transito.

§ 7 Lo Stato che ha reso una dichiarazione secondo il paragrafo 6 può rinunciarvi in qualsiasi momento informandone il depositario. Tale rinuncia ha effetto un mese dopo la data nella quale il depositario ne avvisa gli Stati membri. La dichiarazione diviene priva di effetto quando la convenzione di cui al paragrafo 6 primo periodo, cessa di essere in vigore per questo Stato.

Art. 2 Prescrizioni di diritto pubblico

I trasporti a cui si applicano le presenti Regole uniformi rimangono sottoposti alle prescrizioni di diritto pubblico, in particolare alle prescrizioni relative al trasporto delle merci pericolose, alle prescrizioni del diritto doganale e a quelle relative alla protezione degli animali.

Art. 3 Definizioni

Ai fini delle presenti Regole uniformi, il termine:

- a) «trasportatore» indica il trasportatore contrattuale con il quale lo speditore ha concluso il contratto di trasporto in virtù di tali Regole uniformi, oppure un trasportatore successivo, il quale è responsabile in base a questo contratto;
- b) «trasportatore sostituto» indica un trasportatore che non ha concluso il contratto di trasporto con lo speditore, ma al quale il trasportatore di cui alla lettera a) ha affidato in tutto o in parte l'esecuzione del trasporto ferroviario;
- c) «Condizioni generali di trasporto» indica le condizioni del trasportatore sotto forma di condizioni generali o di tariffe legalmente in vigore in ciascuno Stato membro e che sono divenute, con la stipula del contratto di trasporto, parte integrante di quest'ultimo;
- d) «unità di trasporto intermodale» indica i contenitori, le casse mobili, i semirimorchi o altre unità di carico simili utilizzate nel trasporto intermodale.

Art. 4 Deroghe

§ 1 Gli Stati membri possono concludere accordi che prevedono deroghe alle presenti Regole uniformi per i trasporti effettuati esclusivamente fra due stazioni ferro-

viarie situate da una parte e dall'altra della frontiera quando non vi sia un'altra stazione intermedia.

§ 2 Per i trasporti effettuati fra due Stati membri che transitano attraverso uno Stato non membro, gli Stati interessati possono concludere accordi in deroga alle presenti Regole uniformi.

§ 3 Gli accordi di cui ai paragrafi 1 e 2, come anche la loro entrata in vigore sono comunicati all'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali ferroviari. Il Segretario generale dell'Organizzazione ne informa gli Stati membri e le imprese interessate.

Art. 5 Diritto cogente

Salvo diversa clausola nelle presenti Regole uniformi, ogni stipula che, direttamente o indirettamente, deroghi a tali Regole uniformi è nulla e priva di effetto. La nullità di tali stipule non comporta la nullità delle altre disposizioni del contratto di trasporto. Ciò nonostante, un trasportatore può assumere una responsabilità e obblighi più onerosi di quelli previsti dalle presenti Regole uniformi.

Titolo II: Conclusione ed esecuzione del contratto di trasporto

Art. 6 Contratto di trasporto

§ 1 Con il contratto di trasporto, il trasportatore s'impegna a trasportare la merce a titolo oneroso al luogo di destinazione e a consegnarla ivi al destinatario.

§ 2 Il contratto di trasporto deve essere attestato da una lettera di vettura secondo un modello uniforme. Tuttavia l'assenza, l'irregolarità o la perdita della lettera di vettura non pregiudicano né l'esistenza né la validità del contratto, che rimane soggetto alle presenti Regole uniformi.

§ 3 La lettera di vettura è firmata dallo speditore e dal trasportatore. La firma può essere sostituita da un timbro, da un'indicazione della macchina contabile o in ogni altro modo appropriato.

§ 4 Il trasportatore deve certificare sul duplicato della lettera di vettura, in modo appropriato, l'assunzione in carico della merce e deve consegnare il duplicato allo speditore.

§ 5 La lettera di vettura non ha valore di titolo di credito negoziabile.

§ 6 Per ogni spedizione va compilata una lettera di vettura. Salvo diverso accordo fra lo speditore e il trasportatore, una stessa lettera di vettura può riguardare esclusivamente il carico di un solo vagone.

§ 7 In caso di trasporto che attraversa il territorio doganale della Comunità europea o il territorio sul quale è applicata la procedura di transito comune, ciascuna spedizione deve essere accompagnata da una lettera di vettura che corrisponda ai requisiti dell'articolo 7.

§ 8 Le associazioni internazionali dei trasportatori stabiliscono i modelli uniformi di lettera di vettura, di comune accordo con le associazioni internazionali della clientela e gli organismi competenti in materia doganale negli Stati membri, nonché con ogni organizzazione intergovernativa d'integrazione economica regionale avente competenza per la propria legislazione doganale.

§ 9 La lettera di vettura, compreso il suo duplicato, può consistere in una forma di registrazione elettronica di dati che possono essere trasformati in segni di scrittura leggibili. I procedimenti utilizzati per la registrazione e l'elaborazione dei dati devono essere equivalenti dal punto di vista funzionale, segnatamente per quanto concerne l'efficacia probatoria della lettera di vettura costituita di questi dati.

Art. 7 Tenore della lettera di vettura

§ 1 La lettera di vettura deve contenere le seguenti indicazioni:

- a) luogo e data della sua compilazione;
- b) nome e indirizzo dello speditore;
- c) nome e indirizzo del trasportatore che ha concluso il contratto di trasporto;
- d) nome e indirizzo di colui al quale la merce è effettivamente consegnata se non si tratta del trasportatore di cui alla lettera c);
- e) luogo e data dell'assunzione in carico della merce;
- f) luogo di consegna;
- g) nome e indirizzo del destinatario;
- h) denominazione della natura della merce e delle modalità d'imballaggio e, per le merci pericolose, la denominazione prevista dal Regolamento relativo al trasporto internazionale ferroviario delle merci pericolose (RID);
- i) il numero di colli e i segni e numeri particolari necessari per identificare le spedizioni in piccole partite;
- j) il numero del vagone, nel caso di trasporto per carri completi;
- k) il numero del veicolo ferroviario viaggiante sulle proprie ruote se è consegnato al trasporto in quanto merce;
- l) inoltre, in caso di unità di trasporto intermodale, la categoria, il numero o altre caratteristiche necessarie per la loro identificazione;
- m) la massa lorda della merce o la quantità della merce espressa sotto altre forme;
- n) l'enumerazione dettagliata dei documenti richiesti dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative, allegati alla lettera di vettura o custoditi a disposizione del trasportatore presso un'autorità debitamente designata o presso un organo designato nel contratto;
- o) le spese inerenti al trasporto (prezzo del trasporto, spese accessorie, diritti doganali e altre spese che possono intervenire dalla stipula del contratto fino

alla riconsegna), nella misura in cui debbono essere pagate dal destinatario, o ogni altra indicazione che le spese sono a carico del destinatario;

- p) l'indicazione che il trasporto è sottoposto, nonostante ogni clausola contraria, alle presenti Regole uniformi.

§ 2 Se del caso, la lettera di vettura deve inoltre contenere le seguenti indicazioni:

- a) in caso di trasporto ad opera di trasportatori successivi, il nome del trasportatore che deve consegnare la merce, quando questi abbia dato il proprio consenso all'iscrizione sulla lettera di vettura;
- b) le spese di cui lo speditore si fa carico;
- c) l'ammontare del rimborso da riscuotere al momento della riconsegna della merce;
- d) il valore dichiarato della merce e l'ammontare che rappresenta l'interesse speciale alla riconsegna;
- e) il termine concordato entro il quale il trasporto deve essere effettuato;
- f) l'itinerario concordato;
- g) una lista dei documenti non menzionati al paragrafo 1 lettera n) consegnati al trasportatore;
- h) le iscrizioni dello speditore concernenti il numero e la designazione dei sigilli che egli ha apposto sul vagone.

§ 3 Le parti del contratto di trasporto possono riportare sulla lettera di vettura ogni altra indicazione che riterranno utile.

Art. 8 Responsabilità per le indicazioni riportate sulla lettera di vettura

§ 1 Lo speditore risponde di tutte le spese e danni sostenuti dal trasportatore a causa:

- a) dell'iscrizione nella lettera di vettura, da parte dello speditore, di menzioni irregolari, inesatte, incomplete o riportate altrove rispetto allo spazio riservato a ciascuna di esse; o
- b) dell'omissione, da parte dello speditore, delle iscrizioni prescritte dal RID.

§ 2 Se, a richiesta dello speditore, il trasportatore riporta delle menzioni sulla lettera di vettura, si considera, fino a prova contraria, che agisca per conto dello speditore.

§ 3 Se la lettera di vettura non contiene l'indicazione di cui all'articolo 7 paragrafo 1 lettera p), il trasportatore è responsabile di tutte le spese e danni subiti dall'avente diritto a causa di tale omissione.

Art. 9 Merci pericolose

Se lo speditore ha ommesso le iscrizioni prescritte dal RID, il trasportatore può in qualsiasi momento, a seconda delle circostanze, scaricare o distruggere la merce o renderla innocua senza che vi sia diritto a indennizzo, a meno che non fosse a cono-

scenza del carattere pericoloso della merce al momento della sua assunzione in carico.

Art. 10 Pagamento delle spese

§ 1 Salvo diverso accordo fra lo speditore e il trasportatore, le spese (prezzo del trasporto, spese accessorie, diritti doganali e altre spese che intervengono dalla stipula del contratto fino alla riconsegna) sono pagate dallo speditore.

§ 2 Se, in virtù di un accordo fra lo speditore e il trasportatore, le spese sono stabilite a carico del destinatario e il destinatario non ha ritirato la lettera di vettura né ha fatto valere i propri diritti conformemente all'articolo 17 paragrafo 3, né ha modificato il contratto di trasporto conformemente all'articolo 18, lo speditore resta obbligato al pagamento delle spese.

Art. 11 Verifica

§ 1 Il trasportatore ha diritto di verificare in ogni momento se le condizioni di trasporto sono state rispettate e se la spedizione corrisponde alle iscrizioni riportate sulla lettera di vettura dallo speditore. Quando la verifica riguarda il contenuto della spedizione, deve essere effettuata per quanto possibile in presenza dell'avente diritto; nel caso in cui non sia possibile, il trasportatore si avvale di due testimoni indipendenti, in mancanza di altre disposizioni previste nelle leggi e nelle prescrizioni dello Stato dove avviene la verifica.

§ 2 Se la spedizione non corrisponde alle iscrizioni riportate sulla lettera di vettura o se le disposizioni relative al trasporto delle merci ammesse sotto condizione non sono state rispettate, il risultato della verifica deve essere annotato sul foglio della lettera di vettura che accompagna la merce e, se il trasportatore è ancora in possesso del duplicato della lettera di vettura, anche su questo. In tal caso, le spese connesse alla verifica gravano sulla merce, a meno che non siano state pagate immediatamente.

§ 3 Quando lo speditore effettua il carico, ha diritto di esigere la verifica, da parte del trasportatore, dello stato della merce e del suo imballaggio, nonché dell'esattezza delle dichiarazioni contenute nella lettera di vettura riguardo al numero di colli, alle loro marcature e ai loro numeri, nonché alla massa lorda o alla quantità diversamente indicata. Il trasportatore è obbligato a procedere alla verifica solo se ha i mezzi appropriati per farlo. Il trasportatore può reclamare il pagamento delle spese di verifica. Il risultato delle verifiche è trascritto nella lettera di vettura.

Art. 12 Efficacia probatoria della lettera di vettura

§ 1 La lettera di vettura fa fede, fino a prova contraria, della stipula e delle condizioni del contratto di trasporto e dell'assunzione in carico della merce da parte del trasportatore.

§ 2 Quando il trasportatore ha effettuato il carico, la lettera di vettura fa fede, fino a prova contraria, dello stato della merce e del suo imballaggio indicato nella lettera di vettura oppure, in mancanza di tali indicazioni, delle buone condizioni apparenti al

momento dell'assunzione in carico da parte del trasportatore, nonché dell'esattezza delle dichiarazioni della lettera di vettura riguardanti il numero di colli, le loro marcature e i loro numeri, nonché la massa lorda o la quantità diversamente indicata.

§ 3 Quando lo speditore ha effettuato il carico, la lettera di vettura fa fede, fino a prova contraria, dello stato della merce e del suo imballaggio indicato nella lettera di vettura oppure, in mancanza di tali indicazioni, delle buone condizioni apparenti e dell'esattezza delle dichiarazioni di cui al paragrafo 2, unicamente nel caso in cui il trasportatore abbia verificato tali dichiarazioni e ne abbia riportato il risultato concordante della sua verifica sulla lettera di vettura.

§ 4 Tuttavia la lettera di vettura non fa fede quando comporta una riserva motivata. Una riserva può essere motivata segnatamente dal fatto che il trasportatore non ha mezzi appropriati per controllare se la spedizione corrisponde effettivamente alle iscrizioni riportate nella lettera di vettura.

Art. 13 Carico e scarico della merce

§ 1 Lo speditore e il trasportatore stabiliscono di comune accordo a chi incombe il carico e lo scarico della merce. In mancanza di tale accordo, per i colli il carico e lo scarico incombono al trasportatore, mentre per i carri completi il carico incombe allo speditore e lo scarico, dopo la riconsegna, al destinatario.

§ 2 Lo speditore è responsabile di tutte le conseguenze di un carico difettoso da esso effettuato e deve evidentemente porre riparo al danno di conseguenza subito dal trasportatore. La prova del carico difettoso incombe al trasportatore.

Art. 14 Imballaggio

Lo speditore è responsabile nei confronti del trasportatore di tutti i danni e le spese dovute all'assenza o allo stato difettoso dell'imballaggio della merce salvo che il trasportatore, in caso lo stato difettoso fosse evidente o comunque a lui noto al momento dell'assunzione in carico, non abbia espresso delle riserve a tale riguardo.

Art. 15 Espletamento di adempimenti amministrativi

§ 1 In vista dell'espletamento degli adempimenti richiesti dalle dogane o da altre autorità amministrative, prima della consegna della merce lo speditore deve allegare alla lettera di vettura o porre a disposizione del trasportatore i documenti necessari e fornirgli tutte le informazioni richieste.

§ 2 Il trasportatore non è tenuto a controllare se questi documenti e informazioni siano esatti o sufficienti. Lo speditore è responsabile nei confronti del trasportatore per tutti i danni eventualmente risultanti dall'assenza, dall'insufficienza o dall'irregolarità di questi documenti e informazioni, salvo in caso di colpa del trasportatore.

§ 3 Il trasportatore è responsabile delle conseguenze della perdita o dell'uso irregolare dei documenti menzionati nella lettera di vettura o che l'accompagnano o che gli sono stati affidati, a meno che la perdita o il danno causato dall'utilizzazione irregolare di questi documenti siano stati causati da circostanze che il trasportatore non poteva evitare o alle cui conseguenze non era in grado di ovviare. In ogni caso

l'eventuale indennità non dovrà superare quella prevista in caso di perdita della merce.

§ 4 Lo speditore, mediante un'iscrizione riportata nella lettera di vettura, o il destinatario che impartisce un ordine in conformità all'articolo 18 paragrafo 3 può chiedere:

- a) di assistere all'espletamento degli adempimenti richiesti dalle dogane o da altre autorità amministrative, o di farsi rappresentare da un mandatario, per fornire tutte le informazioni e formulare ogni osservazione utile;
- b) di espletare egli stesso gli adempimenti richiesti dalle dogane o da altre autorità amministrative o di farli espletare da un mandatario, purché ciò sia consentito dalle leggi e dalle prescrizioni dello Stato in cui sono effettuati;
- c) di procedere al pagamento dei diritti doganali e di altre spese, quando egli stesso o il suo mandatario assista all'espletamento degli adempimenti richiesti dalle dogane o da altre autorità amministrative o vi provveda, purché ciò sia consentito dalle leggi e dalle prescrizioni dello Stato in cui sono effettuati.

In questi casi, né lo speditore né il destinatario avente diritto di disporre, né il loro mandatario possono prendere possesso della merce.

§ 5 Se, per l'adempimento delle formalità richieste dalle dogane o da altre autorità amministrative, lo speditore ha designato un luogo dove le norme in vigore non consentono di espletare tali adempimenti, o se ha stabilito per tali adempimenti un diverso modo di procedere che non può essere attuato, il trasportatore agisce nel modo che sembra più favorevole agli interessi dell'avente diritto e informa lo speditore dei provvedimenti presi.

§ 6 Se lo speditore si è assunto l'onere di pagare i diritti doganali, il trasportatore può espletare gli adempimenti doganali a sua scelta, sia strada facendo, sia nel luogo di destinazione.

§ 7 Tuttavia il trasportatore può procedere in conformità al paragrafo 5 se nel luogo di destinazione il destinatario non ha ritirato la lettera di vettura nel termine previsto dalle norme in vigore.

§ 8 Lo speditore deve conformarsi alle prescrizioni delle dogane o di altre autorità amministrative riguardo all'imballaggio e alla copertura delle merci con teloni impermeabili. Se lo speditore non ha imballato o ricoperto le merci con teloni conformemente a queste norme, può provvedervi il trasportatore; le spese che ne risultano gravano sulla merce.

Art. 16 Termini di resa

§ 1 Lo speditore e il trasportatore si accordano sul termine di resa. In mancanza di accordo, questo termine non può essere superiore a quello risultante dai paragrafi da 2 a 4.

§ 2 Fatti salvi i paragrafi 3 e 4, i termini massimi di consegna sono i seguenti:

- a) per i carri completi:

- 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

Le distanze si riferiscono all'itinerario concordato o, in difetto, all'itinerario più breve possibile.

§ 3 Il trasportatore può stabilire termini di resa supplementari di una determinata durata nei seguenti casi:

- a) spedizioni inoltrate:
 - su linee aventi un diverso scartamento di binari,
 - via mare o su una via di navigazione interna,
 - su strada se non esiste un collegamento ferroviario;
- b) circostanze eccezionali che comportano uno sviluppo anomalo del traffico o difficoltà anomale di gestione.

La durata dei termini supplementari deve figurare nelle Condizioni generali di trasporto.

§ 4 Il termine di consegna decorre dall'assunzione in carico della merce; è prorogato per l'eventuale durata del soggiorno, non dovuta a colpa del trasportatore. Il termine di consegna è sospeso le domeniche e i giorni festivi legalmente riconosciuti.

Art. 17 Riconsegna

§ 1 Il trasportatore deve riconsegnare la lettera di vettura e la merce al destinatario nel luogo di consegna previsto, dietro ricevuta e pagamento dei crediti risultanti dal contratto di trasporto.

§ 2 Sono assimilati alla riconsegna al destinatario, se effettuati conformemente alle prescrizioni in vigore nel luogo di riconsegna:

- a) la consegna della merce alle autorità doganali o daziarie nei loro locali di spedizione o nei loro magazzini, quando questi non si trovino sotto la custodia del trasportatore;
- b) il deposito della merce in magazzino presso il trasportatore, o il suo deposito presso un commissionario-speditore o in un deposito pubblico.

§ 3 Dopo l'arrivo della merce nel luogo di consegna, il destinatario può chiedere al trasportatore di consegnargli la lettera di vettura e la merce. Se è accertata la perdita della merce o se la merce, alla scadenza del termine previsto all'articolo 29 paragrafo 1, non è pervenuta, il destinatario può far valere in proprio, contro il trasportatore, i diritti risultanti in suo favore dal contratto di trasporto.

§ 4 L'avente diritto può rifiutare l'accettazione della merce anche dopo il ricevimento della lettera di vettura e il pagamento dei crediti risultanti dal contratto di

trasporto, finché non si sia provveduto alle verifiche da lui richieste per la constatazione di un danno addotto.

§ 5 Per il rimanente, la riconsegna della merce viene effettuata conformemente alle prescrizioni in vigore nel luogo della riconsegna.

§ 6 Se la merce è stata consegnata senza riscuotere preliminarmente un rimborso gravante sulla merce, il trasportatore è tenuto a indennizzare lo speditore fino a concorrenza dell'ammontare del rimborso, salvo azione di regresso contro il destinatario.

Art. 18 Diritto di disporre della merce

§ 1 Lo speditore ha diritto di disporre della merce e di modificare, per mezzo di ordini successivi, il contratto di trasporto. In particolare, può chiedere al trasportatore:

- a) di interrompere il trasporto della merce;
- b) di rinviare la riconsegna della merce;
- c) di riconsegnare la merce a un destinatario diverso da quello iscritto nella lettera di vettura;
- d) di riconsegnare la merce in un luogo diverso da quello iscritto nella lettera di vettura.

§ 2 Il diritto dello speditore 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 conformemente all'articolo 17 paragrafo 3;
- d) è autorizzato, conformemente al paragrafo 3, a impartire ordini; a partire da questo momento, il trasportatore deve conformarsi agli ordini e alle istruzioni del destinatario.

§ 3 Il diritto di modificare il contratto di trasporto spetta al destinatario non appena la lettera di vettura è compilata, salvo se diversamente stabilito in questa lettera dallo speditore.

§ 4 Il diritto del destinatario di modificare il contratto di trasporto si estingue quando:

- a) ha ritirato la lettera di vettura;
- b) ha accettato la merce;
- c) ha fatto valere i suoi diritti in conformità all'articolo 17 paragrafo 3;
- d) ha prescritto, conformemente al paragrafo 5, di consegnare la merce a terzi e questi ultimi hanno fatto valere i loro diritti conformemente all'articolo 17 paragrafo 3.

§ 5 Se il destinatario ha prescritto di consegnare la merce a terzi, questi non sono autorizzati a modificare il contratto di trasporto.

Art. 19 Esercizio del diritto di disposizione

§ 1 Lo speditore o, nel caso dell'articolo 18 paragrafo 3, il destinatario che intende modificare per mezzo di ordini ulteriori il contratto di trasporto, deve presentare al trasportatore il duplicato della lettera di vettura sul quale devono essere trascritte le modifiche.

§ 2 Lo speditore o, nel caso dell'articolo 18 paragrafo 3, il destinatario, deve indennizzare il trasportatore delle spese e del pregiudizio comportato dall'esecuzione di ulteriori modifiche.

§ 3 L'esecuzione di ulteriori modifiche deve essere possibile, lecita e ragionevolmente esigibile nel momento in cui gli ordini pervengono a colui il quale deve eseguirle, e in particolare non deve né intralciare il normale esercizio dell'impresa del trasportatore, né arrecare pregiudizio agli speditori o ai destinatari di altre spedizioni.

§ 4 Le ulteriori modifiche non devono avere come effetto di dividere la spedizione.

§ 5 Se, in ragione delle condizioni previste al paragrafo 3, il trasportatore non può eseguire gli ordini che riceve, deve avvisarne immediatamente colui il quale emana gli ordini.

§ 6 In caso di colpa del trasportatore, quest'ultimo è responsabile delle conseguenze dell'inadempimento o dell'esecuzione difettosa di un'ulteriore modifica. Tuttavia, l'eventuale indennità non supera quella prevista in caso di perdita della merce.

§ 7 Il trasportatore che dà seguito alle ulteriori modifiche richieste dallo speditore senza esigere la presentazione del duplicato della lettera di vettura, è responsabile del danno che ne deriva al destinatario se il duplicato della lettera di vettura è stato trasmesso a quest'ultimo. Tuttavia, l'eventuale indennità non supera quella prevista in caso di perdita della merce.

Art. 20 Impedimenti al trasporto

§ 1 In caso d'impedimento al trasporto, il trasportatore decide se sia preferibile intradare d'ufficio la merce per altra via o se convenga, nell'interesse dell'avente diritto, chiedere istruzioni a quest'ultimo, fornendogli tutte le informazioni utili di cui dispone.

§ 2 Se la continuazione del trasporto non è possibile, il trasportatore chiede istruzioni alla persona che ha diritto di disporre della merce. Se il trasportatore non può ottenere istruzioni in tempo utile, deve prendere le misure che a lui sembrano le più favorevoli agli interessi della persona che ha diritto di disporre della merce.

Art. 21 Impedimenti alla riconsegna

§ 1 In caso d'impedimento alla riconsegna, il trasportatore deve avvisare senza indugio lo speditore e chiedergli istruzioni salvo che, con una indicazione sulla

lettera di vettura, lo speditore non abbia chiesto che la merce gli sia rinviata d'ufficio se interviene un impedimento alla riconsegna.

§ 2 Quando l'impedimento alla riconsegna cessa prima che le istruzioni dello speditore siano pervenute al trasportatore, la merce è consegnata al destinatario. Lo speditore deve esserne avvisato senza indugio.

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

§ 4 Se l'impedimento alla riconsegna interviene dopo che il destinatario ha modificato il contratto di trasporto in conformità all'articolo 18 paragrafi da 3 a 5, il trasportatore deve avvisare il destinatario.

Art. 22 Conseguenze degli impedimenti al trasporto e alla riconsegna

§ 1 Il trasportatore ha diritto al rimborso delle spese causategli:

- a) dalla sua richiesta d'istruzioni;
- b) dall'esecuzione delle istruzioni ricevute;
- c) dal fatto che le istruzioni richieste non gli sono pervenute, o non gli sono pervenute in tempo utile;
- d) dal fatto che ha preso una decisione conformemente all'articolo 20 paragrafo 1 senza aver richiesto istruzioni;

a meno che tali spese non siano la conseguenza di un suo errore. In particolare, può riscuotere il prezzo di trasporto applicabile sull'itinerario intrapreso e disporre dei termini corrispondenti a quest'ultimo.

§ 2 Nei casi di cui agli articoli 20 paragrafo 2 e 21 paragrafo 1, il trasportatore può scaricare immediatamente la merce a spese dell'avente diritto. Dopo questo scarico il trasporto si considera terminato. Il trasportatore assume quindi la custodia della merce per conto dell'avente diritto. Può tuttavia affidare la merce a terzi e in questo caso la sua sola responsabilità sarà quella della scelta sensata di tali terzi. La merce rimane gravata dei crediti risultanti dal contratto di trasporto e di tutte le altre spese.

§ 3 Il trasportatore può far procedere alla vendita della merce senza attendere istruzioni dall'avente diritto quando la natura deperibile o le condizioni della merce lo giustificano, o quando le spese di custodia siano sproporzionate rispetto al valore della merce. Negli altri casi può ugualmente far procedere alla vendita, qualora, entro un termine ragionevole, non abbia ricevuto dall'avente diritto istruzioni contrarie, di cui l'esecuzione possa equamente essere richiesta.

§ 4 Se la merce è stata venduta, i proventi della vendita, detratte le spese gravanti sulla merce, devono essere messi a disposizione dell'avente diritto. Se i proventi sono inferiori a queste spese, lo speditore deve pagare la differenza.

§ 5 Il modo di procedere in caso di vendita è determinato dalle leggi e dalle prescrizioni in vigore nel luogo dove si trova la merce o dalle usanze del luogo.

§ 6 Se in caso d'impedimento al trasporto o alla riconsegna, lo speditore non dà istruzioni in tempo utile e se l'impedimento al trasporto o alla riconsegna non può

essere eliminato in base ai paragrafi 2 e 3, il trasportatore può rinviare la merce allo speditore oppure, se giustificato, distruggerla a spese di quest'ultimo.

Titolo III: Responsabilità

Art. 23 Fondamento della responsabilità

§ 1 Il trasportatore è responsabile del danno derivante dalla perdita totale o parziale e dall'avaria della merce sopraggiunte a partire dall'assunzione in carico della merce fino alla riconsegna, nonché del danno derivante dall'aver oltrepassato il termine di resa, qualunque sia l'infrastruttura ferroviaria utilizzata.

§ 2 Il trasportatore è esonerato da tale responsabilità nella misura in cui la perdita, l'avaria o il superamento del termine di resa siano stati causati da colpa dell'avente diritto, da un ordine di quest'ultimo non determinato da colpa del trasportatore, da un vizio proprio della merce (deterioramento interno, sfrido di trasporto ecc.) o da circostanze che il trasportatore non poteva evitare e alle cui conseguenze non poteva ovviare.

§ 3 Il trasportatore è esonerato da questa responsabilità nella misura in cui la perdita o l'avaria derivino da particolari rischi inerenti a uno o più dei seguenti fatti:

- a) trasporto effettuato in carro scoperto in base alle Condizioni generali di trasporto, o quando ciò sia stato espressamente concordato e iscritto nella lettera di vettura; fatti salvi i danni subiti dalle merci a causa d'influenze atmosferiche, le merci caricate in unità di trasporto intermodale e in veicoli stradali chiusi trasportati da carri non sono considerate come trasportate in carro scoperto; se lo speditore utilizza dei teloni nel trasporto delle merci in carro scoperto, il trasportatore assume la stessa responsabilità di quella che gli incombe per il trasporto in carri scoperti non telonati, anche se si tratta di merci che, secondo le Condizioni generali di trasporto, non sono trasportate in carri scoperti;
- b) mancanza o stato difettoso dell'imballaggio per le merci soggette, per la loro natura, a perdite o avarie, se non sono state imballate o se sono state imballate inadeguatamente;
- c) carico delle merci ad opera dello speditore, o scarico ad opera del destinatario;
- d) natura di alcune merci soggette per cause inerenti a tale natura, alla perdita totale o parziale o all'avaria, specialmente per rottura, ruggine, deterioramento interno e spontaneo, essiccazione, dispersione;
- e) designazione o numerazione irregolare, inesatta o incompleta di colli;

- f) trasporto di animali vivi;
- g) trasporto che, in virtù delle disposizioni applicabili o di accordi fra lo speditore e il trasportatore e indicati nella lettera di vettura, deve essere effettuato sotto scorta, se la perdita o l'avaria deriva da un rischio che la scorta aveva lo scopo di evitare.

Art. 24 Responsabilità in caso di trasporto di veicoli ferroviari a titolo di merce

§ 1 Nel caso di trasporto di veicoli ferroviari che viaggiano sulle proprie ruote e che sono consegnati al trasporto a titolo di merce, il trasportatore risponde del danno derivante dalla perdita o avaria del veicolo o delle sue parti, verificatasi dal momento dell'assunzione in carico fino alla riconsegna, nonché del danno derivante dall'aver oltrepassato il termine di resa, a meno che non provi che il danno non derivi da una sua colpa.

§ 2 Il trasportatore non risponde del danno derivante dalla perdita degli accessori che non sono iscritti sui due lati del veicolo o menzionati sull'inventario che li accompagna.

Art. 25 Onere della prova

§ 1 La prova che la perdita, l'avaria o il superamento del termine di resa abbia avuto come causa uno dei fatti previsti all'articolo 23 paragrafo 2 incombe al trasportatore.

§ 2 Quando il trasportatore stabilisce che la perdita o l'avaria è potuta risultare, date le circostanze di fatto, da uno o più dei rischi particolari di cui all'articolo 23 paragrafo 3, si presume che tale danno ne risulti. L'avente diritto mantiene tuttavia il diritto di provare che il danno non è stato causato, interamente o parzialmente, da uno di questi rischi.

§ 3 La presunzione secondo il paragrafo 2 non è applicabile nel caso previsto all'articolo 23 paragrafo 3 lettera a), quando la perdita è di eccezionale importanza o se vi è perdita di colli.

Art. 26 Trasportatori successivi

Quando un trasporto oggetto di un contratto di trasporto unico è effettuato da più trasportatori successivi, ciascun trasportatore che prende in carico la merce con la lettera di vettura partecipa al contratto di trasporto in conformità alle clausole della lettera di vettura e assume gli obblighi che ne derivano. In questo caso, ciascun trasportatore risponde dell'esecuzione del trasporto sul percorso totale fino alla riconsegna.

Art. 27 Trasportatore sostituito

§ 1 Quando il trasportatore ha affidato, in tutto o in parte, l'esecuzione del trasporto a un trasportatore sostituito, che sia o meno nell'esercizio di una facoltà che gli è

stata riconosciuta nel contratto di trasporto, il trasportatore resta comunque responsabile della totalità del trasporto.

§ 2 Tutte le disposizioni delle presenti Regole uniformi che disciplinano la responsabilità del trasportatore si applicano altresì alla responsabilità del trasportatore sostituito per il trasporto effettuato a sua cura. Gli articoli 36 e 41 si applicano quando un'azione legale è intentata contro gli agenti e tutte le altre persone di cui il trasportatore sostituito si avvale per l'esecuzione del trasporto.

§ 3 Ogni particolare accordo con il quale il trasportatore assume obblighi che non gli incombono ai sensi delle presenti Regole uniformi o rinuncia a diritti che gli sono conferiti da tali Regole uniformi è privo di effetto nei confronti del trasportatore sostituito che non lo abbia accettato espressamente e per scritto. Abbia o non abbia accettato il trasportatore sostituito tale particolare accordo, il trasportatore resta vincolato dagli obblighi o dalle rinunce che ne risultano.

§ 4 Quando e nella misura in cui il trasportatore e il trasportatore sostituito sono responsabili, la loro responsabilità è solidale.

§ 5 L'ammontare totale dell'indennità dovuta dal trasportatore, dal trasportatore sostituito nonché dai loro agenti e dalle altre persone di cui si avvalgono per l'esecuzione del trasporto non supera i limiti previsti nelle presenti Regole uniformi.

§ 6 Il presente articolo non pregiudica i diritti di regresso eventualmente esistenti fra il trasportatore e il trasportatore sostituito.

Art. 28 Presunzione di danno in caso di rispedizione

§ 1 Quando una spedizione effettuata conformemente alle presenti Regole uniformi è stata oggetto di una rispedizione soggetta a tali Regole e una parziale perdita o un'avaria è constatata dopo tale rispedizione, si presume che essa si sia verificata durante l'esecuzione dell'ultimo contratto di trasporto se la spedizione è rimasta sotto custodia del trasportatore ed è stata rispedita nelle stesse condizioni in cui si trovava all'arrivo nel luogo di rispedizione.

§ 2 Tale presunzione sussiste ugualmente quando il contratto di trasporto anteriore alla rispedizione non sia soggetto alle presenti Regole uniformi, qualora queste ultime potevano essere applicate in caso di spedizione diretta fra il primo luogo mittente e l'ultimo luogo di destinazione.

§ 3 Tale presunzione è inoltre applicabile se il contratto di trasporto in vigore prima della rispedizione è sottoposto a una convenzione sul trasporto internazionale ferroviario diretto di merci, di natura comparabile alle presenti Regole uniformi, e se questa convenzione contiene una stessa presunzione di diritto a favore delle spedizioni effettuate in conformità a queste Regole uniformi.

Art. 29 Presunzione di perdita

§ 1 L'avente diritto può, senza dover fornire altre prove, considerare come perduta la merce quando questa non sia stata consegnata o tenuta a sua disposizione nei 30 giorni successivi alla scadenza dei termini di resa.

§ 2 L'avente diritto, nel ricevere il pagamento dell'indennità per la merce perduta, può chiedere per scritto di essere avvisato senza indugio nel caso in cui la merce sia ritrovata entro l'anno successivo al pagamento dell'indennità. Il trasportatore dà atto per scritto di tale richiesta.

§ 3 Nel termine dei 30 giorni successivi al ricevimento dell'avviso di cui al paragrafo 2, l'avente diritto può esigere che la merce gli venga riconsegnata dietro pagamento dei crediti risultanti dal contratto di trasporto e previa restituzione dell'indennità ricevuta, detratte, se del caso, le spese eventualmente comprese in detta indennità. In ogni caso l'avente diritto conserva il suo diritto all'indennità per il superamento dei termini di resa previsti negli articoli 33 e 35.

§ 4 In mancanza sia della domanda di cui al paragrafo 2, sia di istruzioni date nel termine previsto al paragrafo 3, oppure se la merce è ritrovata dopo più di un anno dal pagamento dell'indennità, il trasportatore ne dispone in conformità alle leggi e alle prescrizioni in vigore nel luogo in cui si trova la merce.

Art. 30 Indennità in caso di perdita

§ 1 In caso di perdita totale o parziale della merce, il trasportatore deve pagare, con esclusione di ogni altro risarcimento, un'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 presa in carico.

§ 2 L'indennità non supera le 17 unità di conto per chilogrammo mancante di massa lorda.

§ 3 In caso di perdita di un veicolo ferroviario che viaggia sulle proprie ruote ed è consegnato al trasporto a titolo di merce o di un'unità di trasporto intermodale o di loro parti, l'indennità è limitata, ad esclusione di qualsiasi altro risarcimento danni, al valore usuale del veicolo o dell'unità di trasporto intermodale o di loro parti nel giorno e luogo della perdita. Qualora sia impossibile accertare il giorno o il luogo della perdita, l'indennità è limitata al valore usuale nel giorno e luogo dell'assunzione in carico.

§ 4 Il trasportatore deve inoltre restituire il prezzo del trasporto, i diritti doganali pagati e le altre somme spese per il trasporto della merce perduta, ad eccezione dei diritti commerciali relativi a merci che circolano in sospensione di tali diritti.

Art. 31 Responsabilità in caso di sfrido di trasporto

§ 1 Per quanto concerne le merci che, a causa della loro natura, subiscono generalmente uno sfrido per il solo fatto del trasporto, il trasportatore risponde solo della parte di sfrido che supera, qualunque sia il percorso effettuato, le seguenti tolleranze:

- a) 2 per cento della massa per merci liquide o consegnate al trasporto allo stato umido;
- b) 1 per cento della massa per le merci secche.

§ 2 La limitazione di responsabilità di cui al paragrafo 1 non può essere invocata quando sia provato, date le circostanze di fatto, che la perdita non derivi da cause che giustificano la tolleranza.

§ 3 Nel caso in cui più colli sono trasportati con una sola lettera di vettura, lo sfrido è calcolato per ciascun collo quando la sua massa alla partenza sia indicata separatamente sulla lettera di vettura o possa essere accertata in altro modo.

§ 4 In caso di perdita totale della merce o in caso di perdita di colli, non si effettua alcuna deduzione derivante dallo sfrido di trasporto per il calcolo dell'indennità.

§ 5 Il presente articolo non deroga agli articoli 23 e 25.

Art. 32 Indennità in caso di avaria

§ 1 In caso di avaria della merce, il trasportatore deve pagare, con esclusione di ogni altro risarcimento danni, un'indennità equivalente al deprezzamento della merce. Il suo ammontare è calcolato applicando al valore della merce determinato in conformità all'articolo 30 la percentuale di deprezzamento accertata nel luogo di destinazione.

§ 2 L'indennità non supera:

- a) l'importo che avrebbe avuto in caso di perdita totale, se la totalità della spedizione fosse deprezzata dall'avaria;
- b) l'importo che avrebbe raggiunto in caso di perdita della parte deprezzata, se una sola parte della spedizione fosse deprezzata dall'avaria.

§ 3 In caso di avaria di un veicolo ferroviario che viaggia sulle proprie ruote ed è consegnato al trasporto a titolo di merce o di un'unità di trasporto intermodale o di loro parti, l'indennità è limitata, ad esclusione di qualsiasi altro risarcimento danni, al costo del ripristino. L'indennità non supera l'importo dovuto in caso di perdita.

§ 4 Il trasportatore deve inoltre restituire, nella proporzione determinata al paragrafo 1, le spese previste all'articolo 30 paragrafo 4.

Art. 33 Indennità in caso di superamento del termine di resa

§ 1 Se un danno, ivi compresa un'avaria, risulta dal superamento del termine di resa, il trasportatore deve pagare un'indennità che non superi il quadruplo del prezzo di trasporto.

§ 2 In caso di perdita totale della merce, l'indennità prevista al paragrafo 1 non si cumula con quella prevista all'articolo 30.

§ 3 In caso di perdita parziale della merce, l'indennità prevista al paragrafo 1 non deve superare il quadruplo del prezzo di trasporto della parte non persa della spedizione.

§ 4 In caso di avaria della merce, non derivante dal superamento del termine di resa, l'indennità prevista al paragrafo 1 si cumula, se del caso, con quella prevista all'articolo 32.

§ 5 In nessun caso il cumulo dell'indennità di cui al paragrafo 1 con quelle previste agli articoli 30 e 32 dà luogo al pagamento di un'indennità superiore a quella dovuta in caso di perdita totale della merce.

§ 6 Se, in conformità all'articolo 16 paragrafo 1, il termine di resa è fissato mediante accordo, quest'ultimo può prevedere modalità d'indennizzo diverse da quelle previste al paragrafo 1. Se in questo caso vengono superati i termini di resa di cui all'articolo 16 paragrafi da 2 a 4, l'avente diritto può chiedere o l'indennità prevista dal succitato accordo o quella prevista ai paragrafi da 1 a 5.

Art. 34 Indennità in caso di dichiarazione di valore

Lo spedite e il trasportatore possono convenire che lo spedite dichiari nella lettera di vettura un valore della merce superiore al limite previsto all'articolo 30 paragrafo 2. In questo caso l'ammontare dichiarato si sostituisce a detto limite.

Art. 35 Indennità in caso di dichiarazione di interesse alla riconsegna

Lo spedite e il trasportatore possono convenire che lo spedite iscriva, nella lettera di vettura, l'importo in cifre di un interesse speciale alla riconsegna per i casi di perdita o d'avaria e per il superamento del termine di resa. In caso di dichiarazione d'interesse alla riconsegna, può essere richiesto, oltre alle indennità previste agli articoli 30, 32 e 33, il risarcimento del danno supplementare provato, fino a concorrenza dell'importo dichiarato.

Art. 36 Decadenza del diritto d'invocare i limiti di responsabilità

I limiti di responsabilità previsti agli articoli 15 paragrafo 3, 19 paragrafi 6 e 7, 30 e da 32 a 35 non si applicano quando è provato che il danno risulta da un atto o da un'omissione commessi dal trasportatore o con l'intento di provocare tale danno, o temerariamente e con la consapevolezza che un tale danno ne sarebbe probabilmente derivato.

Art. 37 Conversione e interessi

§ 1 Quando il calcolo dell'indennità implica la conversione delle somme espresse in unità monetarie straniere, quest'ultima deve essere effettuata secondo il corso in vigore nel giorno e luogo di pagamento dell'indennità.

§ 2 L'avente diritto può chiedere gli interessi sull'indennità, calcolati in ragione del 5 per cento annuo, decorrenti dal giorno del reclamo previsto all'articolo 43 o, se non vi è stato reclamo, a partire dal giorno dell'azione in giudizio.

§ 3 Se l'avente diritto non consegna al trasportatore, entro il termine congruo da questi opportunamente fissato, i documenti giustificativi necessari per la liquidazione definitiva del reclamo, gli interessi non decorrono fra la scadenza del termine fissato e la consegna effettiva di tali documenti.

Art. 38 Responsabilità nel traffico ferroviario-marittimo

§ 1 Nei trasporti ferroviari-marittimi effettuati sulle linee marittime di cui all'articolo 24 paragrafo 1 della Convenzione, ciascuno Stato membro può, chiedendo che sia riportata un'opportuna indicazione nella lista delle linee sottoposte alle presenti Regole uniformi, aggiungere a quelle previste all'articolo 23 l'insieme delle seguenti cause d'esonero:

- a) incendio, a condizione che il trasportatore provi che non è stato causato da suo fatto o colpa, da atti del capitano, dei marinai, del pilota, o dei suoi addetti;
- b) salvataggio o tentativo di salvataggio di vite o di beni in mare;
- c) carico della merce sul ponte della nave, a condizione che sia stata caricata sul ponte con il consenso dello speditore, dato nella lettera di vettura, e che la merce non sia su carro;
- d) pericoli, rischi o incidenti di mare o di altre acque navigabili.

§ 2 Il trasportatore può avvalersi delle cause d'esonero di cui al paragrafo 1 solo se fornisce la prova che la perdita, l'avaria o il superamento del termine di resa è sovrappiù sul percorso marittimo dal momento del carico della merce a bordo della nave fino al suo scarico dalla nave.

§ 3 Se il trasportatore si avvale delle cause d'esonero di cui al paragrafo 1, rimane tuttavia responsabile se l'avente diritto prova che la perdita, l'avaria o il superamento del termine di resa sono dovuti a colpa del trasportatore, del capitano, dei marinai, del pilota o degli incaricati del trasportatore.

§ 4 Quando sullo stesso percorso marittimo sono in servizio più imprese iscritte nella lista delle linee conformemente all'articolo 24 paragrafo 1 della Convenzione, il regime di responsabilità applicato a questo percorso è lo stesso per tutte queste imprese. Inoltre, quando queste imprese vengono iscritte nella lista a richiesta di vari Stati membri, l'adozione di tale regime deve preliminarmente formare oggetto di un accordo fra tali Stati.

§ 5 Le misure adottate in conformità dei paragrafi 1 e 4 sono comunicate al Segretario generale. Esse entrano in vigore al più presto alla scadenza del termine di 30 giorni a decorrere dal giorno in cui il Segretario generale le notifica agli altri Stati membri. I suddetti provvedimenti non sono applicabili alle spedizioni in corso di trasporto.

Art. 39 Responsabilità in caso d'incidente nucleare

Il trasportatore è esonerato dalla responsabilità che gli incombe in virtù delle presenti Regole uniformi quando il danno è causato da un incidente nucleare e, in applicazione delle leggi e prescrizioni di uno Stato che disciplinano la responsabilità in materia di energia nucleare, il gestore di un impianto nucleare o un'altra persona che lo sostituisce è responsabile di questo danno.

Art. 40 Persone di cui risponde il trasportatore

Il trasportatore è responsabile dei suoi agenti e delle altre persone dei cui servizi si avvale per l'esecuzione del trasporto, quando questi agenti o queste altre persone agiscono nell'esercizio delle loro funzioni. I gestori dell'infrastruttura ferroviaria su cui il trasporto è effettuato sono considerati come persone dei cui servizi il trasportatore si avvale per l'esecuzione del trasporto.

Art. 41 Altre azioni

§ 1 In tutti i casi in cui si applicano le presenti Regole uniformi, ogni azione relativa alle responsabilità, a qualsiasi titolo svolta, può essere esercitata contro il trasportatore solo alle condizioni e nei limiti di queste Regole uniformi.

§ 2 Ciò vale anche per ogni azione esercitata contro gli agenti e le altre persone di cui il trasportatore risponde ai sensi dell'articolo 40.

**Titolo IV:
Esercizio dei diritti****Art. 42** Processo verbale di accertamento

§ 1 Se il trasportatore scopre o presume una perdita parziale o un'avaria o l'avente diritto ne denuncia l'esistenza, il trasportatore deve compilare senza indugio, se possibile in presenza dell'avente diritto, un processo verbale per accertare, secondo la natura del danno, lo stato della merce, la sua massa e, per quanto possibile, l'entità del danno, la sua causa e il momento in cui è avvenuto.

§ 2 Una copia del processo verbale di accertamento deve essere consegnata gratuitamente all'avente diritto.

§ 3 Se l'avente diritto non accetta le constatazioni del processo verbale, può chiedere che lo stato e la massa della merce, nonché la causa e l'ammontare del danno siano accertati da un esperto nominato dalle parti nel contratto di trasporto o per via giudiziaria. La procedura è soggetta alle leggi e alle disposizioni dello Stato dove l'accertamento ha luogo.

Art. 43 Reclami

§ 1 I reclami relativi al contratto di trasporto devono essere indirizzati per scritto al trasportatore contro il quale può essere intentata l'azione giudiziaria.

§ 2 Il diritto di sporgere reclamo spetta alle persone che hanno diritto di citare in giudizio il trasportatore.

§ 3 Lo spedite, per presentare il reclamo, deve produrre il duplicato della lettera di vettura. In mancanza deve esibire l'autorizzazione del destinatario, o fornire la prova che quest'ultimo ha rifiutato la merce.

§ 4 Il destinatario, per presentare un reclamo, deve produrre la lettera di vettura se quest'ultima gli è stata consegnata.

§ 5 La lettera di vettura, il duplicato e gli altri documenti che l'avente diritto ritiene utile allegare al reclamo devono essere presentati o in originale o in copie, se del caso debitamente rese conformi, se il trasportatore lo richiede.

§ 6 All'atto della liquidazione del reclamo, il trasportatore può esigere la presentazione in originale della lettera di vettura, del duplicato o dello scontrino di rimborso, per annotarvi l'avvenuta liquidazione.

Art. 44 Persone che possono citare in giudizio il trasportatore

§ 1 Fatti salvi i paragrafi 3 e 4, le azioni giudiziarie fondate sul contratto di trasporto spettano:

- a) allo speditore fino al momento in cui il destinatario abbia:
 1. ritirato la lettera di vettura,
 2. accettato la merce, oppure
 3. fatto valere i diritti che gli spettano in virtù degli articoli 17 paragrafo 3 o 18 paragrafo 3;
- b) al destinatario, a decorrere dal momento in cui abbia:
 1. ritirato la lettera di vettura,
 2. accettato la merce, oppure
 3. fatto valere i diritti che gli spettano in virtù degli articoli 17 paragrafo 3 o 18 paragrafo 3.

§ 2 Il diritto del destinatario di esercitare un'azione giudiziaria si estingue non appena la persona designata dal destinatario secondo l'articolo 18 paragrafo 5 ha ritirato la lettera di vettura, accettato la merce o fatto valere i diritti che gli spettano in forza dell'articolo 17 paragrafo 3.

§ 3 L'azione giudiziaria per la restituzione di una somma pagata ai sensi del contratto di trasporto spetta solo a chi ha effettuato il pagamento.

§ 4 L'azione giudiziaria relativa ai rimborsi spetta unicamente allo speditore.

§ 5 Per esercitare l'azione giudiziaria, lo speditore deve produrre il duplicato della lettera di vettura. In mancanza, deve produrre l'autorizzazione del destinatario o fornire la prova che quest'ultimo ha rifiutato la merce. Ove necessario, lo speditore deve provare l'assenza o la perdita della lettera di vettura.

§ 6 Il destinatario, per esercitare l'azione giudiziaria, deve produrre la lettera di vettura se gli è stata recapitata.

Art. 45 Trasportatori che possono essere citati in giudizio

§ 1 Le azioni giudiziarie fondate sul contratto di trasporto possono essere intentate, fatti salvi i paragrafi 3 e 4, unicamente contro il primo o l'ultimo trasportatore o contro quello che eseguisce la parte di trasporto durante la quale si è verificato il fatto che ha dato origine all'azione.

§ 2 Nel caso di trasporti eseguiti da trasportatori successivi, il trasportatore tenuto a consegnare la merce che è iscritto con il suo consenso sulla lettera di vettura può

essere citato in giudizio in conformità al paragrafo 1 anche se non ha ricevuto né la merce, né la lettera di vettura.

§ 3 L'azione giudiziaria per la restituzione di una somma pagata in virtù del contratto di trasporto può essere intentata contro il trasportatore che ha riscosso questa somma o contro quel trasportatore a favore del quale la somma è stata riscossa.

§ 4 L'azione giudiziaria relativa ai rimborsi può essere esercitata unicamente contro il trasportatore che ha preso in carico la merce nel luogo di spedizione.

§ 5 L'azione giudiziaria può essere esercitata contro un trasportatore diverso da quelli di cui ai paragrafi da 1 a 4 e presentata come domanda riconvenzionale o come eccezione in un'istanza in cui una domanda principale sia fondata sullo stesso contratto di trasporto.

§ 6 Nella misura in cui le presenti Regole uniformi si applichino al trasportatore sostituto, quest'ultimo può essere ugualmente citato in giudizio.

§ 7 Quando il richiedente ha la scelta fra vari trasportatori, il suo diritto d'opzione si estingue nel momento in cui l'azione giudiziaria è intentata contro uno di essi; ciò si applica anche quando il richiedente ha la scelta fra uno o più trasportatori e un trasportatore sostituto.

Art. 46 Foro competente

§ 1 Le azioni giudiziarie fondate sulle presenti Regole uniformi possono essere intentate dinanzi alle giurisdizioni degli Stati membri designate di comune accordo dalle parti o dinanzi alla giurisdizione dello Stato membro sul cui territorio:

- a) il convenuto ha il suo domicilio o la sua residenza abituale, la sua sede principale o la succursale o l'agenzia che ha concluso il contratto di trasporto; oppure
- b) è situato il luogo dell'assunzione in carico della merce o quello previsto per la riconsegna.

Non possono essere adite altre giurisdizioni.

§ 2 Quando un'azione fondata sulle presenti Regole uniformi è pendente dinanzi a una giurisdizione competente ai sensi del paragrafo 1 o quando in questa controversia una sentenza è stata pronunciata da detta giurisdizione, nessuna nuova azione giudiziaria per lo stesso motivo potrà essere intentata fra le stesse parti, salvo se la decisione della giurisdizione davanti alla quale la prima azione è stata intentata non può essere eseguita nello Stato in cui la nuova azione è intentata.

Art. 47 Estinzione dell'azione

§ 1 L'accettazione della merce da parte dell'avente diritto estingue ogni azione contro il trasportatore derivante dal contratto di trasporto, in caso di perdita parziale, di avaria o di superamento del termine di resa.

§ 2 L'azione tuttavia non si estingue:

- a) in caso di perdita parziale o di avaria, se:

1. la perdita o l'avaria è stata accertata secondo l'articolo 42 prima dell'accettazione della merce da parte dell'avente diritto,
 2. l'accertamento che avrebbe dovuto essere fatto secondo l'articolo 42 è stato omesso solo per colpa del trasportatore;
- b) in caso di danno non apparente la cui esistenza è accertata dopo l'accettazione della merce da parte dell'avente diritto, se quest'ultimo:
1. chiede l'accertamento secondo l'articolo 42 immediatamente dopo la scoperta del danno e, al più tardi, entro i sette giorni che seguono l'accettazione della merce, e
 2. prova, inoltre, che il danno è avvenuto fra l'assunzione in carico della merce e la riconsegna;
- c) in caso di superamento del termine di resa se l'avente diritto entro 60 giorni ha fatto valere i propri diritti nei confronti di uno dei trasportatori di cui all'articolo 45 paragrafo 1;
- d) se l'avente diritto prova che il danno risulta da un atto o da un'omissione commessi dal trasportatore o con l'intento di provocare tale danno, o temerariamente e con la consapevolezza che un tale danno ne sarebbe probabilmente derivato.

§ 3 Se la merce è stata rispedita conformemente all'articolo 28, le azioni in caso di perdita parziale o di avaria aventi origine da uno dei contratti di trasporto precedenti si estinguono come se si trattasse di un contratto unico.

Art. 48 Prescrizione

§ 1 L'azione derivante dal contratto di trasporto si prescrive in un anno. Tuttavia la prescrizione è di due anni se si tratta di un'azione:

- a) per il versamento di un rimborso che il trasportatore ha riscosso dal destinatario;
- b) per il versamento dei proventi di una vendita effettuata dal trasportatore;
- c) in ragione di un danno risultante da un atto o da un'omissione commessi o con l'intento di provocare tale danno, o temerariamente e con la consapevolezza che tale danno ne sarebbe probabilmente derivato;
- d) fondata su uno dei contratti di trasporto anteriori al momento in cui l'invio è stato rispedito, nel caso previsto all'articolo 28.

§ 2 La prescrizione decorre nel caso di azione:

- a) per indennità per perdita totale: dal trentesimo giorno successivo alla scadenza del termine di resa;
- b) per indennità per perdita parziale, avaria o superamento del termine di resa: dal giorno in cui la riconsegna ha avuto luogo;
- c) in tutti gli altri casi: dal giorno in cui il diritto può essere esercitato.

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

§ 3 La prescrizione è sospesa mediante un reclamo scritto in conformità all'articolo 43, fino al giorno in cui il trasportatore respinge per scritto il reclamo e restituisce i documenti che vi sono allegati. In caso di parziale accettazione del reclamo, la prescrizione riprende a decorrere per la parte del reclamo che rimane controversa. La prova dell'avvenuto ricevimento del reclamo o della risposta e quella della restituzione dei documenti è a carico della parte che la richiede. Ulteriori reclami per lo stesso oggetto non sospendono la prescrizione.

§ 4 L'azione prescritta non può più essere esercitata neanche sotto forma di domanda riconvenzionale o di eccezione.

§ 5 Per il rimanente, la sospensione e l'interruzione della prescrizione sono regolate dal diritto nazionale.

Titolo V: Rapporti fra i trasportatori

Art. 49 Conteggi

§ 1 Ogni trasportatore che abbia incassato, alla partenza o all'arrivo, le spese o altri crediti risultanti dal contratto di trasporto o che avrebbe dovuto incassare tali spese o altri crediti, deve pagare ai trasportatori interessati la quota loro spettante. Le modalità del pagamento sono stabilite mediante accordo fra i trasportatori.

§ 2 L'articolo 12 si applica altresì ai rapporti fra trasportatori successivi.

Art. 50 Diritto di regresso

§ 1 Il trasportatore che ha pagato un'indennità ai sensi delle presenti Regole uniformi ha diritto di regresso contro i trasportatori che hanno partecipato al trasporto, in conformità alle seguenti disposizioni:

- a) il trasportatore che ha causato il danno ne è il solo responsabile;
- b) se il danno è stato causato da più trasportatori, ciascuno di essi risponde del danno che ha causato; se la distinzione non è possibile, l'indennità è ripartita fra di loro in conformità alla lettera c);
- c) se non può essere provato quale dei trasportatori ha causato il danno, l'indennità è ripartita fra tutti i trasportatori che hanno partecipato al trasporto, ad eccezione di quelli che provano di non aver causato il danno; la ripartizione è fatta in proporzione alla parte del prezzo di trasporto che spetta a ciascuno dei trasportatori.

§ 2 Nel caso d'insolubilità di uno di questi trasportatori, la quota che gli incombe e da lui non pagata è suddivisa fra tutti gli altri trasportatori che hanno partecipato al trasporto, in proporzione alla parte del prezzo di trasporto che spetta a ciascuno di essi.

Art. 51 Procedura di regresso

§ 1 La fondatezza del pagamento effettuato dal trasportatore che esercita un'azione di regresso ai sensi dell'articolo 50 non può essere contestata dal trasportatore contro il quale l'azione di regresso è esercitata, se l'indennità è stata fissata dall'autorità giudiziaria e quest'ultimo trasportatore, debitamente citato, è stato messo in grado d'intervenire nel processo. Il giudice investito dell'azione principale stabilisce i termini assegnati per la notifica della citazione e per l'intervento.

§ 2 Il trasportatore che esercita il diritto di regresso deve formulare la sua domanda in una sola e unica istanza contro tutti i trasportatori con i quali non ha stipulato transazioni, al fine di non perdere il suo diritto di regresso contro quelli che non ha citato.

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

§ 4 Il trasportatore che desidera far valere il suo diritto di regresso può adire le giurisdizioni dello Stato sul cui territorio uno dei trasportatori partecipanti al trasporto ha la sede principale o la succursale o l'agenzia che ha concluso il contratto di trasporto.

§ 5 Quando l'azione deve essere intentata contro più trasportatori, il trasportatore che esercita il diritto di regresso può scegliere, fra le giurisdizioni competenti ai sensi del paragrafo 4, quella dinanzi alla quale presentare la sua azione di regresso.

§ 6 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. 52 Accordi relativi alle azioni di regresso

I trasportatori sono liberi di convenire fra di loro disposizioni in deroga agli articoli 49 e 50.

Regolamento concernente il trasporto internazionale ferroviario delle merci pericolose

(RID)⁹

Art. 1 Campo di applicazione

§ 1 Il presente Regolamento si applica:

- a) al trasporto internazionale ferroviario delle merci pericolose sul territorio degli Stati contraenti il RID;
- b) ai trasporti complementari al trasporto ferroviario al quale le Regole uniformi del CIM sono applicabili, fatte salve le prescrizioni internazionali che disciplinano il trasporto mediante un altro vettore;

così come alle attività a cui si fa riferimento nell'Allegato al presente Regolamento.

§ 2 Le merci pericolose, che l'Allegato esclude dal trasporto, non devono essere accettate per il trasporto internazionale.

Art. 1^{bis} Definizioni

Ai fini del presente Regolamento e del suo Allegato, per «Stato contraente il RID» si intende uno Stato Membro dell'Organizzazione che non ha fatto una dichiarazione riguardo a questo Regolamento conformemente all'Articolo 42 paragrafo 1, primo paragrafo, della Convenzione.

Art. 2 Esenzioni

Il Regolamento non si applica, in tutto o in parte, al trasporto di merci pericolose per le quali un'esenzione è prevista nell'Allegato. Possono essere previste esenzioni solo quando la quantità o la natura del trasporto in esenzione o l'imballaggio garantiscano la sicurezza del trasporto.

Art. 3 Restrizioni

Ogni Stato contraente il RID mantiene il diritto di disciplinare o di proibire il trasporto internazionale delle merci pericolose sul suo territorio per ragioni diverse dalla sicurezza durante il trasporto.

⁹ Nuovo testo giusta le Dec. della Commissione di esperti RID dei 20 nov. 2009/20 mag. 2010, in vigore dal 1° gen. 2011 (RU 2011 2345).

Art. 4 Altre prescrizioni

I trasporti ai quali si applica il presente Regolamento sottostanno per il resto alle prescrizioni nazionali o internazionali che si applicano in generale al trasporto ferroviario di merci.

Art. 5 Tipi di treni ammessi. Trasporto come bagaglio a mano, bagaglio registrato o in o a bordo di veicoli

§ 1 Le merci pericolose possono essere trasportate soltanto su treni merci, con l'eccezione di:

- a) merci pericolose ammesse al trasporto conformemente all'Allegato nel rispetto delle pertinenti quantità massime e delle condizioni speciali di trasporto in treni diversi dai treni merci;
- b) merci pericolose trasportate alle condizioni speciali dell'Allegato, come bagaglio a mano, bagaglio registrato o in o a bordo di veicoli conformemente all'articolo 12 delle Regole Uniformi CIV.

§ 2 Le merci pericolose possono essere portate come bagaglio a mano o trasportate o presentate al trasporto come bagaglio registrato o in o a bordo di veicoli solo se rispettano le condizioni speciali dell'Allegato.

Art. 6 Allegato¹⁰

L'Allegato è parte integrante del presente Regolamento.

Il testo dell'Allegato sarà quello redatto dalla Commissione degli Esperti per il Trasporto delle Merci Pericolose, al momento dell'entrata in vigore del Protocollo del 3 giugno 1999 che modifica la Convenzione relativa ai Trasporti Internazionali Ferroviari (COTIF) del 9 maggio 1980, conformemente all'articolo 19, paragrafo 4 della Convenzione stessa.

¹⁰ L'All. e le sue mod. non sono pubblicati né nella RU né nella RS. Il RID incluso il suo All. possono essere consultati sul sito Internet dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF): www.otif.org/.

Regole uniformi concernenti i contratti d'utilizzazione di veicoli nel traffico internazionale ferroviario

(CUV)

Art. 1 Campo d'applicazione

Le presenti Regole uniformi si applicano ai contratti bi- o multilaterali concernenti l'uso di veicoli ferroviari come mezzo di trasporto per effettuare trasporti secondo le Regole uniformi CIV e secondo le Regole uniformi CIM.

Art. 2 Definizioni

Ai fini delle presenti Regole uniformi, il termine:

- a) «impresa di trasporto ferroviario» indica qualsiasi impresa a statuto privato o pubblico autorizzata a trasportare persone o merci e che fornisce la trazione;
- b) «veicolo» indica qualsiasi veicolo atto a circolare sulle proprie ruote su binari, non munito di mezzo di trazione;
- c) «detentore» indica la persona fisica o giuridica che sfrutta commercialmente un veicolo in quanto mezzo di trasporto, a prescindere dal fatto che ne sia il proprietario o che abbia il diritto di disporne;
- d) «stazione di residenza» indica il luogo iscritto sul veicolo e al quale il veicolo può o deve essere rinvio in conformità alle condizioni del contratto di utilizzazione.

Art. 3 Segni ed iscrizioni sui veicoli

§ 1 Nonostante le prescrizioni relative all'ammissione tecnica dei veicoli alla circolazione nel traffico internazionale, colui che, in virtù di un contratto di cui all'articolo 1, affida un veicolo deve accertarsi che figurino sul veicolo:

- a) l'indicazione del detentore;
- b) se del caso, l'indicazione dell'impresa di trasporto ferroviario nel cui parco veicoli il veicolo in oggetto è incorporato;
- c) se del caso, l'indicazione della stazione di residenza;

¹¹ Aggiornato dalla Dec. della Commissione di revisione del 26 giu. 2014, in vigore per la Svizzera dal 1° lug. 2015 (RU 2015 2131).

d) altri segni ed iscrizioni concordate nel contratto di utilizzazione.

§ 2 I segni e le iscrizioni di cui al paragrafo 1 possono essere integrati da mezzi d'identificazione elettronica.

Art. 4 Responsabilità in caso di perdita o d'avaria di un veicolo

§ 1 Salvo se prova che il danno non risulta da una sua colpa, l'impresa di trasporto ferroviario a cui il veicolo è stato affidato per essere utilizzato in quanto mezzo di trasporto risponde del danno derivante dalla perdita o dall'avaria del veicolo o dei suoi accessori.

§ 2 L'impresa di trasporto ferroviario non risponde del danno risultante dalla perdita degli accessori non iscritti sui due lati del veicolo o non menzionati sull'inventario che li accompagna.

§ 3 In caso di perdita del veicolo o dei suoi accessori, l'indennità è limitata, escluso ogni altro risarcimento danni, al valore usuale del veicolo o dei suoi accessori nel luogo ed al momento della perdita. Se è impossibile accertare il giorno o il luogo della perdita, l'indennità è limitata al valore usuale nel giorno e luogo in cui il veicolo è stato affidato a fini di utilizzazione.

§ 4 In caso di avaria del veicolo o dei suoi accessori, l'indennità è limitata, ad esclusione di ogni altro risarcimento danni, alle spese di ripristino. L'indennità non deve superare l'ammontare dovuto in caso di perdita.

§ 5 Le parti al contratto possono concordare disposizioni in deroga ai paragrafi da 1 a 4.

Art. 5 Decadenza dal diritto d'invocare i limiti di responsabilità

I limiti di responsabilità previsti all'articolo 4 paragrafi 3 e 4 non si applicano quando è provato che il danno risulta da un atto o da un'omissione commessi dall'impresa di trasporto ferroviario, sia con l'intento di provocare tale danno, sia temerariamente e con la consapevolezza che un tale danno ne sarebbe probabilmente risultato.

Art. 6 Presunzione di perdita di un veicolo

§ 1 L'avente diritto può, senza dover fornire altre prove, considerare che un veicolo è perso se, dopo aver chiesto all'impresa di trasporto ferroviario a cui ha affidato il veicolo a fini d'utilizzazione come mezzo di trasporto di effettuare ricerche del veicolo, il veicolo non è a disposizione nei tre mesi successivi alla data di recapito della sua domanda o non ha ricevuto alcuna indicazione riguardo al luogo dove si trova. Questo termine è aumentato della durata d'immobilizzazione del veicolo per ogni causa non imputabile all'impresa di trasporto ferroviario o per avaria.

§ 2 Se il veicolo considerato perso è ritrovato dopo il pagamento dell'indennità, l'avente diritto può, entro sei mesi a decorrere dalla data di ricevimento dell'avviso che lo informa in tal senso, esigere dall'impresa di trasporto ferroviario cui ha affidato il veicolo a fini d'utilizzazione come mezzo di trasporto che il veicolo gli sia

recapitato, senza spese e previa restituzione dell'indennità, alla stazione ferroviaria di residenza o in altro luogo concordato.

§ 3 Se la domanda di cui al paragrafo 2 non è stata formulata, o se il ritrovamento del veicolo avviene oltre un anno dopo il pagamento dell'indennità, l'impresa di trasporto ferroviario cui l'avente diritto ha affidato il veicolo per utilizzarlo come mezzo di trasporto ne dispone in conformità alle leggi ed alle prescrizioni in vigore nel luogo dove si trova il veicolo.

§ 4 Le parti del contratto possono concordare disposizioni in deroga ai paragrafi 1 a 3.

Art. 7 Responsabilità dei danni causati da un veicolo

§ 1 Colui il quale, ai sensi di un contratto di cui all'articolo 1, ha affidato il veicolo per essere utilizzato in quanto mezzo di trasporto risponde del danno causato dal veicolo, quando la colpa gli è imputabile.

§ 2 Le parti del contratto possono concordare disposizioni in deroga al paragrafo 1.

Art. 8 Surrogazione

Se il contratto di utilizzazione di veicoli prevede che l'impresa di trasporto ferroviario possa affidare il veicolo ad altre imprese di trasporto ferroviario per utilizzarlo come mezzo di trasporto, l'impresa di trasporto ferroviario può, di comune accordo con il detentore, concordare con le altre imprese di trasporto ferroviario:

- a) che, fatto salvo il suo diritto di regresso, essa è surrogata a loro per quanto concerne la responsabilità nei confronti del detentore in caso di perdita o avaria del veicolo o dei suoi accessori;
- b) che solo il detentore è responsabile nei confronti delle altre imprese di trasporto ferroviario dei danni causati dal veicolo ma che solo l'impresa di trasporto ferroviario partner contrattuale del detentore è autorizzata a far valere i diritti delle altre imprese di trasporto ferroviario.

Art. 9 Responsabilità per gli agenti ed altre persone

§ 1 Le parti del contratto sono responsabili dei loro agenti e delle altre persone dei cui servizi si avvalgono per l'esecuzione del contratto, quando questi agenti o altre persone agiscono nell'esercizio delle loro funzioni.

§ 2 Salvo diversi accordi fra le parti del contratto, i gestori dell'infrastruttura su cui l'impresa di trasporto ferroviario utilizza il veicolo come mezzo di trasporto sono considerati come persone dei cui servizi l'impresa di trasporto ferroviario si avvale.

§ 3 I paragrafi 1 e 2 si applicano altresì in caso di surrogazione in conformità all'articolo 8.

Art. 10 Altre azioni

§ 1 In tutti i casi in cui si applicano le presenti Regole uniformi, ogni azione di responsabilità per perdita o avaria del veicolo o dei suoi accessori, a qualsiasi titolo, può essere esercitata contro l'impresa di trasporto ferroviario a cui il veicolo è stato affidato per essere utilizzato come mezzo di trasporto solo alle condizioni ed entro i limiti di tali Regole uniformi.

§ 2 Il paragrafo 1 si applica altresì in caso di surrogazione in conformità all'articolo 8.

§ 3 Ciò vale anche per ogni azione esercitata contro gli agenti e le altre persone di cui risponde l'impresa di trasporto ferroviario a cui il veicolo è stato affidato per essere utilizzato come mezzo di trasporto.

Art. 11 Foro competente

§ 1 Le azioni giudiziarie sorte da un contratto concluso in virtù delle presenti Regole uniformi possono essere intentate dinanzi alla giurisdizione designata di comune accordo fra le parti del contratto.

§ 2 Salvo diverso accordo fra le parti, la giurisdizione competente è quella dello Stato membro dove il convenuto ha la sede. Se il convenuto non ha sede in uno Stato membro, la giurisdizione competente è quella dello Stato membro dove il danno è accaduto.

Art. 12 Prescrizione

§ 1 Le azioni fondate sugli articoli 4 e 7 si prescrivono in tre anni.

§ 2 La prescrizione decorre:

- a) per le azioni fondate sull'articolo 4, dal giorno in cui la perdita o l'avaria del veicolo è stata accertata o dal giorno in cui l'avente diritto ha potuto considerare il veicolo come perso, in conformità all'articolo 6 paragrafo 1 o paragrafo 4;
- b) per le azioni fondate sull'articolo 7, dal giorno in cui il danno è accaduto.

Regole uniformi concernenti il contratto di utilizzazione dell'infrastruttura nel traffico internazionale ferroviario

(CUD)

Titolo I: Generalità

Art. 1 Campo d'applicazione

§ 1 Le presenti Regole uniformi si applicano a qualsiasi contratto di utilizzazione di un'infrastruttura ferroviaria ai fini di trasporti internazionali, ai sensi delle Regole uniformi CIV e delle Regole uniformi CIM, a prescindere dalla sede e dalla nazionalità delle parti del contratto. Le presenti Regole uniformi si applicano altresì quando l'infrastruttura ferroviaria è gestita o utilizzata da Stati o da istituzioni o organizzazioni governative.

§ 2 Fatto salvo l'articolo 21, le presenti Regole uniformi non si applicano ad altri rapporti di diritto, come, in particolare:

- a) la responsabilità del trasportatore o del gestore nei confronti dei loro agenti o di altre persone dei cui servizi si avvalgono per l'esecuzione dei loro compiti;
- b) la responsabilità del trasportatore o del gestore, da un lato, e di terzi, dall'altro lato.

Art. 2 Dichiarazione relativa alla responsabilità in caso di danni fisici

§ 1 Ciascuno Stato può, in qualsiasi momento, dichiarare che non applicherà alle vittime d'incidenti accaduti sul suo territorio l'insieme delle disposizioni relative alla responsabilità in caso di danni fisici quando le vittime sono suoi cittadini o persone che risiedono abitualmente in detto Stato.

§ 2 Lo Stato che ha reso una dichiarazione in conformità al paragrafo 1 può rinunciare in qualsiasi momento informandone il depositario. Tale rinuncia ha effetto un mese dopo la data in cui il depositario ne informa gli Stati membri.

¹² Nuovo testo giusta la Dec. della Commissione di revisione del 10 dic. 2009 (RU **2011** 5075). Aggiornato dalla Dec. della Commissione di revisione del 26 giu. 2014, in vigore per la Svizzera dal 1° lug. 2015 (RU **2015** 2131).

Art. 3 Definizioni

Ai fini delle presenti Regole uniformi, il termine:

- a) «infrastruttura ferroviaria» designa tutti i binari e gli impianti fissi nella misura in cui siano necessari per la circolazione dei veicoli ferroviari e per la sicurezza del traffico;
- b) «gestore» designa colui che mette a disposizione un'infrastruttura ferroviaria e che ha obblighi in conformità alle leggi e alle prescrizioni in vigore nello Stato in cui si trova l'infrastruttura;
- c) «trasportatore» designa colui che trasporta su ferrovia persone o merci in traffico internazionale, secondo il regime delle Regole uniformi CIV o delle Regole uniformi CIM, e che detiene una licenza in conformità alle leggi e alle prescrizioni sul rilascio e il riconoscimento di licenze in vigore nello Stato in cui la persona svolge questa attività;
- d) «ausiliario» designa gli agenti o altre persone dei cui servizi il trasportatore o il gestore si avvale per l'esecuzione del contratto, quando questi agenti o queste altre persone agiscono nell'esercizio delle loro funzioni;
- e) «terzi» designa ogni altra persona diversa dal gestore, dal trasportatore e dai loro ausiliari;
- f) «licenza» designa l'autorizzazione che viene rilasciata da uno Stato a un'impresa ferroviaria in conformità alle leggi e alle prescrizioni in vigore in questo Stato e che riconosce la sua capacità a operare in qualità di trasportatore;
- g) «certificato di sicurezza» designa il documento che attesta, secondo le leggi e le prescrizioni in vigore nello Stato dove si trova l'infrastruttura, che per quanto concerne il trasportatore:
 - l'organizzazione interna dell'impresa nonché,
 - il personale da impiegare e i veicoli da utilizzare sull'infrastruttura,corrispondono alle esigenze imposte in materia di sicurezza al fine di assicurare un servizio senza pericoli su questa infrastruttura.

Art. 4 Diritto cogente

Salvo diversa clausola nelle presenti Regole uniformi, ogni accordo che, direttamente o indirettamente, deroghi a tali Regole uniformi è nullo e privo di effetto. La nullità di tali accordi non comporta la nullità delle altre norme del contratto. Ciononostante, le parti del contratto possono assumere responsabilità e obblighi più onerosi di quelli previsti dalle presenti Regole uniformi o fissare un importo massimo d'indennità per i danni materiali.

Titolo II: Contratto di utilizzazione

Art. 5 Contenuto e forma

§ 1 Un contratto di utilizzazione disciplina le relazioni fra gestore e trasportatore o qualsiasi altra persona autorizzata a stipulare questo tipo di contratto secondo le leggi e le prescrizioni in vigore nello Stato dove si trova l'infrastruttura.

§ 2 Il contratto disciplina i dettagli necessari per definire le condizioni amministrative, tecniche e finanziarie dell'utilizzazione.

§ 3 Il contratto deve essere constatato per scritto o in forma equivalente. L'assenza o l'irregolarità di una constatazione per scritto o in forma equivalente, o l'assenza di una delle indicazioni di cui al paragrafo 2 non pregiudicano né l'esistenza né la validità del contratto, che rimane sottoposto alle presenti Regole uniformi.

Art. 5^{bis} Diritto impregiudicato

§ 1 Le disposizioni dell'articolo 5 nonché degli articoli 6, 7 e 22 non pregiudicano gli obblighi che le parti del contratto relativo all'utilizzazione dell'infrastruttura sono tenute ad assolvere conformemente alle leggi e prescrizioni in vigore nello Stato in cui si trova l'infrastruttura, compresa eventualmente la legislazione dell'Unione europea.

§ 2 Le disposizioni degli articoli 8 e 9 non pregiudicano gli obblighi che le parti del contratto relativo all'utilizzazione dell'infrastruttura sono tenute ad assolvere in uno Stato membro dell'Unione europea o in uno Stato in cui vige il diritto dell'Unione europea a seguito di accordi internazionali conclusi con la stessa.

§ 3 Le disposizioni di cui ai paragrafi 1 e 2 riguardano in particolare:

- a) gli accordi da concludere tra imprese ferroviarie o richiedenti autorizzati e gestori d'infrastruttura;
- b) il rilascio di licenze;
- c) il certificato di sicurezza;
- d) l'assicurazione;
- e) la tariffazione in funzione delle prestazioni per ridurre al minimo ritardi e perturbazioni nell'esercizio e per migliorare le prestazioni offerte dalla rete ferroviaria;
- f) le misure di risarcimento dei clienti; e
- g) la composizione delle controversie.

Art. 6 Particolari obblighi del trasportatore e del gestore

§ 1 Il trasportatore deve essere autorizzato a esercitare l'attività di trasportatore ferroviario. Il personale da impiegare e i veicoli da utilizzare devono soddisfare le esigenze di sicurezza. Il gestore può esigere che il trasportatore provi, mediante

presentazione di una licenza e di un certificato di sicurezza validi o di copie certificate conformi o in ogni altro modo, che tali condizioni sono soddisfatte.

§ 2 Il trasportatore deve notificare al gestore qualsiasi evento suscettibile di pregiudicare la validità della sua licenza, dei suoi certificati di sicurezza o di altri elementi di prova.

§ 3 Il gestore può esigere che il trasportatore dimostri di aver acceso un'assicurazione di responsabilità sufficiente o che abbia adottato disposizioni equivalenti per coprire tutte le azioni, a qualsiasi titolo, di cui agli articoli da 9 a 21. Il trasportatore deve provare ogni anno, mediante un regolare attestato che l'assicurazione riguardante la responsabilità civile o le disposizioni equivalenti continuano a esistere; deve notificare al gestore ogni modifica prima che quest'ultima produca i suoi effetti.

§ 4 Le parti del contratto devono informarsi reciprocamente di qualsiasi evento suscettibile di impedire l'esecuzione del contratto che hanno concluso.

Art. 7 Fine del contratto

§ 1 Il gestore può chiedere l'immediata risoluzione del contratto d'utilizzazione, quando:

- a) il trasportatore non è più autorizzato a esercitare l'attività di trasportatore ferroviario;
- b) il personale da impiegare e i veicoli da utilizzare non rispondono più alle esigenze di sicurezza;
- c) il trasportatore è in ritardo per quanto riguarda i pagamenti, cioè:
 1. fino a due scadenze successive e per un importo che supera il controvalore d'uso per un mese, oppure
 2. per un periodo che include più di due scadenze, per un importo pari al controvalore d'uso per due mesi;
- d) il trasportatore ha violato in modo grave uno dei particolari obblighi di cui all'articolo 6 paragrafi 2 e 3.

§ 2 Il trasportatore può chiedere immediatamente la risoluzione del contratto di utilizzazione quando il gestore perde il suo diritto di gestire l'infrastruttura.

§ 3 Ciascuna parte del contratto d'utilizzazione può chiedere immediatamente la risoluzione del contratto in caso di inadempimento grave di uno degli obblighi essenziali ad opera dell'altra parte del contratto, se quest'obbligo concerne la sicurezza delle persone e dei beni; le parti del contratto possono convenire le modalità di esercizio di questo diritto.

§ 4 La parte del contratto che è causa della risoluzione risponde, nei confronti dell'altra parte, del danno che ne deriva, a meno che non provi che il danno non derivi da sua colpa.

§ 5 Le parti del contratto possono concordare condizioni in deroga alle disposizioni del paragrafo 1 lettere c) e d) e del paragrafo 4.

Titolo III: Responsabilità

Art. 8 Responsabilità del gestore

§ 1 Il gestore è responsabile:

- a) dei danni fisici (morte, ferimento o ogni altro pregiudizio all'integrità fisica o psichica);
- b) dei danni materiali (distruzione o avaria di beni mobili e immobili);
- c) dei danni pecuniari risultanti da risarcimenti danni dovuti dal trasportatore ai sensi delle Regole uniformi CIV e delle Regole uniformi CIM;

causati al trasportatore o ai suoi ausiliari durante l'utilizzazione dell'infrastruttura e aventi la loro origine nell'infrastruttura.

§ 2 Il gestore è sollevato da questa responsabilità:

- a) in caso di danni fisici e di danni pecuniari risultanti da risarcimenti danni dovuti dal trasportatore ai sensi delle Regole uniformi CIV:
 1. se l'evento lesivo è stato causato da circostanze esterne alla gestione che il gestore, malgrado la diligenza richiesta secondo la particolarità della fattispecie, non poteva evitare e alle cui conseguenze non era in grado di far fronte,
 2. nella misura in cui l'evento lesivo sia dovuto a un errore della persona che ha subito il danno,
 3. quando l'evento lesivo è dovuto al comportamento di terzi che il gestore, malgrado la diligenza richiesta secondo la particolarità della fattispecie, non poteva evitare e alle cui conseguenze non era in grado di far fronte;
- b) in caso di danni materiali e di danni pecuniari risultanti da risarcimenti danni dovuti dal trasportatore ai sensi delle Regole uniformi CIM, se il danno è causato da colpa del trasportatore o da un ordine del trasportatore non imputabile al gestore, o in ragione di circostanze che il gestore non poteva evitare e alle cui conseguenze non era in grado di far fronte.

§ 3 Se l'evento lesivo è dovuto al comportamento di terzi e se, malgrado ciò, il gestore non è interamente sollevato della sua responsabilità secondo il paragrafo 2 lettera a), egli ne risponde nei limiti delle presenti Regole uniformi, senza pregiudizio per una sua eventuale azione di regresso contro terzi.

§ 4 Le parti del contratto possono convenire se e in che misura il gestore è responsabile dei danni causati al trasportatore da ritardo o da perturbazione nell'esercizio.

Art. 9 Responsabilità del trasportatore

§ 1 Il trasportatore è responsabile:

- a) dei danni fisici (morte, ferimento o ogni altro pregiudizio all'integrità fisica o psichica);

b) dei danni materiali (distruzione o avaria di beni mobili e immobili);
causati al gestore o ai suoi ausiliari durante l'utilizzazione dell'infrastruttura dai mezzi di trasporto utilizzati o dalle persone o merci trasportate.

§ 2 Il trasportatore è sollevato da questa responsabilità:

- a) in caso di danni fisici:
1. se l'evento lesivo è stato causato da circostanze esterne alla gestione che il trasportatore, malgrado la diligenza richiesta secondo la particolarità della fattispecie, non poteva evitare e alle cui conseguenze non era in grado di far fronte,
 2. nella misura in cui l'evento lesivo è dovuto a un errore della persona che ha subito il danno,
 3. se l'evento lesivo è dovuto al comportamento di terzi che il trasportatore, malgrado la diligenza richiesta secondo la particolarità della fattispecie, non poteva evitare e alle cui conseguenze non era in grado di far fronte;
- b) in caso di danni materiali se il danno è causato da colpa del gestore o da un ordine del gestore non imputabile al trasportatore, o in ragione di circostanze che il trasportatore non poteva evitare e alle cui conseguenze non poteva ovviare.

§ 3 Se l'evento lesivo è dovuto al comportamento di terzi e se, malgrado ciò, il trasportatore non è interamente sollevato della sua responsabilità secondo il paragrafo 2 lettera a), egli ne risponde nei limiti delle presenti Regole uniformi, senza pregiudizio per una sua eventuale azione di regresso contro terzi.

§ 4 Le parti del contratto possono convenire se, e in che misura, il trasportatore è responsabile dei danni causati al gestore da una perturbazione nell'esercizio.

Art. 10 Cause concomitanti

§ 1 Quando cause imputabili al gestore e cause imputabili al trasportatore hanno contribuito al danno, ciascuna parte del contratto ne risponde solo nella misura in cui le cause che le sono imputabili ai sensi degli articoli 8 e 9 hanno contribuito al danno. Se è impossibile accertare in che misura le rispettive cause hanno contribuito al danno, ciascuna parte sopporta il danno che ha subito.

§ 2 Il paragrafo 1 è applicabile per analogia quando hanno contribuito al danno cause imputabili al gestore e cause imputabili a più trasportatori che utilizzano la stessa infrastruttura ferroviaria.

§ 3 Trattandosi di danni di cui all'articolo 9, il paragrafo 1 primo periodo si applica per analogia quando hanno contribuito al danno cause imputabili a più trasportatori che utilizzano la stessa infrastruttura. Se non è possibile accertare in che misura le rispettive cause hanno contribuito al danno, i trasportatori sono responsabili in parti uguali nei confronti del gestore.

Art. 11 Risarcimento danni in caso di morte

§ 1 In caso di morte il risarcimento danni comprende:

- a) le spese necessarie conseguenti al decesso, in particolare quelle di trasporto della salma e delle esequie;
- b) se la morte non è sopravvenuta immediatamente, il risarcimento danni previsto all'articolo 12.

§ 2 Se, a seguito della morte, le persone, nei confronti delle quali il defunto aveva o avrebbe avuto in futuro un obbligo di alimenti ai sensi di legge, sono private del loro sostegno, occorre indennizzarle per questa perdita. L'azione legale per danni intentata da persone che la persona deceduta provvedeva a mantenere senza esservi obbligata per legge è soggetta al diritto nazionale.

Art. 12 Risarcimento danni in caso di lesioni

In caso di lesioni o di ogni altro danno all'incolumità fisica o psichica, il risarcimento danni comprende:

- a) le spese necessarie, in particolare quelle relative al trattamento e al trasporto;
- b) la riparazione del pregiudizio causato sia dall'incapacità di lavoro totale o parziale, sia dall'accrescimento dei bisogni.

Art. 13 Riparazione di altri pregiudizi fisici

Il diritto nazionale determina se e in quale misura il gestore o il trasportatore deve versare un risarcimento danni per pregiudizi fisici diversi da quelli previsti agli articoli 11 e 12.

Art. 14 Forma e ammontare del risarcimento danni in caso di morte e ferimento

§ 1 Il risarcimento danni previsto negli articoli 11 paragrafo 2 e 12 lettera b) deve essere corrisposto sotto forma di capitale. Tuttavia, se il diritto nazionale consente l'erogazione di una rendita, il risarcimento danni può essere corrisposto sotto questa forma qualora la persona lesa o gli aventi diritto di cui all'articolo 11 paragrafo 2 lo richiedano.

§ 2 L'ammontare del risarcimento danni da erogare ai sensi del paragrafo 1 è determinato secondo il diritto nazionale. Tuttavia, secondo l'applicazione delle presenti Regole uniformi, è fissato un limite massimo di 175 000 unità di conto in capitale, o una rendita annuale corrispondente a detto capitale, per ciascuna persona, nel caso in cui il diritto nazionale preveda un limite massimo di entità inferiore.

Art. 15 Decadenza del diritto d'invocare i limiti di responsabilità

I limiti di responsabilità previsti nelle presenti Regole uniformi, nonché le disposizioni del diritto nazionale che limitano le indennità a un determinato ammontare non si applicano quando è provato che il danno risulta da un atto o da un'omissione che

l'autore del danno ha commesso o con l'intento di provocare tale danno, o temerariamente e con la consapevolezza che un tale danno ne sarebbe probabilmente derivato.

Art. 16 Conversione e interessi

§ 1 Quando il calcolo dell'indennità implica la conversione delle somme espresse in unità monetarie straniere, tale conversione deve essere effettuata secondo il corso in vigore nel giorno e luogo di pagamento dell'indennità.

§ 2 L'avente diritto può chiedere gli interessi sull'indennità, calcolati in ragione del 5 per cento annuo, a partire dal giorno di apertura di una procedura di conciliazione, dell'esercizio dell'azione di regresso al tribunale arbitrale previsto al Titolo V della Convenzione o dalla citazione in giudizio.

Art. 17 Responsabilità in caso d'incidente nucleare

Il gestore e il trasportatore sono esonerati dalla responsabilità che incombe loro ai sensi delle presenti Regole uniformi quando il danno è stato causato da un incidente nucleare e, in applicazione delle leggi e prescrizioni di uno Stato che disciplinano la responsabilità nel settore dell'energia nucleare, il gestore di un impianto nucleare o altra persona che lo sostituisce è responsabile di questo danno.

Art. 18 Responsabilità per gli ausiliari

Il gestore e il trasportatore rispondono dei loro ausiliari.

Art. 19 Altre azioni

§ 1 In tutti i casi in cui si applicano le presenti Regole uniformi, ogni azione di responsabilità, a qualsiasi titolo, può essere esercitata contro il gestore o contro il trasportatore solo alle condizioni e nei limiti di queste Regole uniformi.

§ 2 Ciò vale anche per ogni azione esercitata contro gli ausiliari di cui il gestore o il trasportatore rispondono ai sensi dell'articolo 18.

Art. 20 Accordi giudiziali

Le parti del contratto possono concordare le condizioni alle quali fanno valere o rinunciano a far valere i propri diritti a un risarcimento danni nei confronti dell'altra parte del contratto.

Titolo IV: Azioni degli ausiliari

Art. 21 Azioni contro il gestore o contro il trasportatore

§ 1 Ogni azione in responsabilità degli ausiliari del trasportatore contro il gestore per danni causati da quest'ultimo, a qualsiasi titolo, può essere esercitata solo alle condizioni e nei limiti delle presenti Regole uniformi.

§ 2 Ogni azione in responsabilità degli ausiliari del gestore contro il trasportatore per danni causati da quest'ultimo, a qualsiasi titolo, può essere esercitata solo alle condizioni e nei limiti delle presenti Regole uniformi.

Titolo V: Esercizio dei diritti

Art. 22 Procedura di conciliazione

Le parti del contratto possono concordare procedure di conciliazione o fare appello al tribunale arbitrale previsto al Titolo V della Convenzione.

Art. 23 Azioni di regresso

La fondatezza del pagamento effettuato dal trasportatore in base alle Regole uniformi CIV o alle Regole uniformi CIM non può essere contestata, quando l'indennità è stata stabilita a livello giudiziario e il gestore, debitamente citato, è stato posto in grado d'intervenire nel processo.

Art. 24 Foro competente

§ 1 Le azioni giudiziarie fondate sulle presenti Regole uniformi possono essere intentate dinanzi alle giurisdizioni degli Stati membri designate di comune accordo dalle parti del contratto.

§ 2 Salvo diverso accordo tra le parti, la giurisdizione competente è quella dello Stato membro dove il gestore ha la sede.

Art. 25 Prescrizione

§ 1 Le azioni fondate sulle presenti Regole uniformi si prescrivono in tre anni.

§ 2 La prescrizione decorre dal giorno in cui il danno è accaduto.

§ 3 In caso di morte delle persone, le azioni si prescrivono in tre anni a decorrere dal giorno successivo al decesso, senza tuttavia che questo termine possa superare cinque anni a decorrere dal giorno successivo a quello dell'evento lesivo.

§ 4 L'azione di regresso di una persona ritenuta responsabile può essere esercitata anche dopo la scadenza del termine di prescrizione di cui al paragrafo 1, se rientra nei termini stabiliti dalla legge dello Stato in cui il procedimento è stato intentato.

Tuttavia questo termine non può essere inferiore a 90 giorni a decorrere dalla data in cui la persona che esercita l'azione di regresso ha risolto il reclamo o ha essa stessa ricevuto notifica di una citazione in giudizio.

§ 5 La prescrizione è sospesa quando le parti in causa concordano una procedura di conciliazione o quando investono il tribunale arbitrale previsto al Titolo V della Convenzione.

§ 6 Per il rimanente, la sospensione e l'interruzione della prescrizione sono regolate dal diritto nazionale.

**Regole uniformi
concernenti la convalida di norme tecniche e l'adozione
di prescrizioni tecniche uniformi applicabili al materiale
ferroviario destinato a essere utilizzato nel traffico
internazionale**

(APTU)

Art. 1 Campo d'applicazione

Le presenti Regole uniformi stabiliscono la procedura di convalida di norme tecniche e di adozione di prescrizioni tecniche uniformi (PTU) per il materiale ferroviario destinato a essere utilizzato nel traffico internazionale.

Art. 2 Definizioni

Ai fini delle presenti Regole uniformi, dei loro allegati e delle PTU, oltre ai termini definiti all'articolo 2 delle ATMF, si definiscono i termini seguenti:

- a) «carrozza» designa un veicolo ferroviario non munito di mezzo di trazione che è destinato a trasportare viaggiatori; il termine include i bagagliai che fanno parte di un treno viaggiatori;
- b) «progetto in uno stadio di sviluppo avanzato» designa un progetto che ha raggiunto una fase di pianificazione/costruzione tale che qualsiasi modifica delle specifiche tecniche sarebbe inaccettabile per lo Stato parte interessato; un tale ostacolo può essere di natura legale, contrattuale, economica, finanziaria, sociale o ambientale e deve essere adeguatamente comprovato;
- c) «sostituzione nell'ambito della manutenzione» designa una sostituzione di componenti con pezzi aventi identiche funzioni e prestazioni nell'ambito della manutenzione preventiva e correttiva;
- d) «prescrizione tecnica» designa ogni regola, diversa da una norma tecnica, contenuta nelle PTU e relativa alla costruzione, all'esercizio, alla manutenzione, alla sicurezza o a una procedura concernente il materiale ferroviario;

¹³ Nuovo testo giusta la Dec. della Commissione di revisione del 10 dic. 2009 (RU 2011 5075). Aggiornato dalle Dec. della Commissione di revisione dei 25/26 giu. 2014 (RU 2015 2131) e dei 27/28 feb. 2018, in vigore per la Svizzera dal 1° mar. 2019 (RU 2019 951).

- e) «norma tecnica» designa una norma adottata su base volontaria da un organismo di normalizzazione internazionale riconosciuto secondo le procedure che gli sono proprie;
- f) «veicolo di trazione» designa un veicolo ferroviario munito di mezzo di trazione;
- g) «carro» designa un veicolo ferroviario non munito di mezzo di trazione che è destinato a trasportare merci.

Art. 3 Scopo

§ 1 La convalida di norme tecniche relative al materiale ferroviario e l'adozione di PTU applicabili al materiale ferroviario hanno lo scopo di:

- a) facilitare la libera circolazione dei veicoli e la libera utilizzazione di altri materiali ferroviari in traffico internazionale;
- b) contribuire a garantire la sicurezza, l'affidabilità e la disponibilità in traffico internazionale;
- c) tener conto della protezione dell'ambiente e della sanità pubblica.

§ 2 Al momento della convalida di norme tecniche o dell'adozione di PTU, si tiene conto solo di quelle che sono state elaborate a livello internazionale.

§ 3 Per quanto possibile:

- a) conviene garantire un'interoperabilità dei sistemi e delle componenti tecniche necessarie in traffico internazionale;
- b) le norme tecniche e le PTU sono imperniate sulle prestazioni; se del caso, esse comportano varianti.

Art. 4 Elaborazione di norme tecniche e PTU

§ 1 L'elaborazione di norme tecniche relative al materiale ferroviario e la normalizzazione dei prodotti e delle procedure industriali sono di competenza degli organismi di normalizzazione nazionali e internazionali riconosciuti.

§ 2 L'elaborazione di PTU sulla base di domande in conformità all'articolo 6 è di competenza della Commissione di esperti tecnici assistita da appositi gruppi di lavoro e dal Segretario generale.

Art. 5 Convalida di norme tecniche

§ 1 La decisione in merito alla convalida di una norma tecnica o di parti di essa spetta alla Commissione di esperti tecnici secondo la procedura prevista agli articoli 16, 20 e 33 paragrafo 6 della Convenzione. Le decisioni entrano in vigore secondo l'articolo 35 paragrafi 3 e 4 della Convenzione.

§ 2 Una domanda di convalida di una norma tecnica può essere presentata da:

- a) ogni Stato parte;
- b) ogni organizzazione regionale di cui all'articolo 2 lettera x) delle ATMF;

- c) ogni organismo di normalizzazione nazionale o internazionale che si occupa della normalizzazione nell'ambito ferroviario; si tiene conto dell'articolo 3 paragrafo 2;
- d) ogni associazione internazionale rappresentativa per i cui membri l'esistenza di norme tecniche relative al materiale ferroviario è indispensabile per ragioni di sicurezza e di economia nell'esercizio della loro attività.

§ 3 I riferimenti alle norme tecniche convalidate sono pubblicati dal Segretario generale sul sito Internet dell'Organizzazione. Dopo la pubblicazione dei riferimenti, l'applicazione delle norme tecniche ne fa presumere la conformità alle corrispondenti PTU.

§ 4 L'applicazione di norme tecniche convalidate avviene su base volontaria; tuttavia, una norma può essere resa obbligatoria, in tutto o in parte, attraverso disposizioni contenute in una PTU.

Art. 6 Adozione di PTU

§ 1 La decisione in merito all'adozione di PTU o alla loro modifica incombe alla Commissione di esperti tecnici secondo la procedura prevista agli articoli 16, 20 e 33 paragrafo 6 della Convenzione. Le decisioni entrano in vigore secondo l'articolo 35 paragrafi 3 e 4 della Convenzione.

§ 2 Una domanda di adozione o di modifica di PTU secondo il paragrafo 1 può essere presentata da:

- a) ogni Stato parte;
- b) ogni organizzazione regionale di cui all'articolo 2 lettera x) delle ATMF;
- c) ogni associazione internazionale rappresentativa per i cui membri l'esistenza di PTU relative al materiale ferroviario è indispensabile per ragioni di sicurezza e di economia nell'esercizio della loro attività.

Art. 7 Forma delle domande

Le domande di cui agli articoli 5 e 6 devono essere inviate al Segretario generale e indirizzate alla Commissione di esperti tecnici in una delle lingue di lavoro in conformità all'articolo 1 paragrafo 6 della Convenzione. La Commissione di esperti tecnici può respingere una domanda qualora la ritenga incompleta, incoerente, non sufficientemente motivata o ingiustificata. La domanda deve essere corredata da una valutazione delle conseguenze sociali, economiche e ambientali.

Art. 7a Valutazione delle conseguenze

§ 1 La Commissione di esperti tecnici adotta le sue decisioni dopo aver preso in considerazione le motivazioni e gli elementi giustificativi presentati dal richiedente.

§ 2 La valutazione indica l'impatto prevedibile per l'insieme degli Stati parti, dei gestori e degli altri attori interessati. Se la domanda ha un impatto su PTU diverse da quella a cui si riferisce direttamente, vanno prese in considerazione anche queste interfacce.

§ 3 Tutti gli organismi interessati partecipano alla valutazione fornendo a titolo gratuito i dati necessari, a condizione che questi non siano protetti dai diritti di proprietà intellettuale.

Art. 8 PTU

§ 1 Le PTU adottate sono pubblicate sul sito Internet dell'Organizzazione.

§ 2 Di regola, ogni sottosistema è sottoposto a una PTU. Se del caso, un sottosistema può essere coperto da diverse PTU e una PTU può coprire diversi sottosistemi.

§ 2a Le PTU si applicano ai sottosistemi nuovi. Si applicano a un sottosistema esistente quando quest'ultimo è rinnovato o ammodernato. La loro applicazione deve essere conforme alla strategia di migrazione disciplinata al paragrafo 4 lettera f).

§ 3 Al termine della procedura di notifica di cui all'articolo 35 paragrafi 3 e 4 della Convenzione e con almeno un mese di anticipo rispetto all'entrata in vigore, il Segretario generale pubblica sul sito Internet dell'Organizzazione quanto segue:

- a) la PTU adottata e notificata;
- b) la data di entrata in vigore;
- c) la lista degli Stati parti in cui si applica questa PTU;
- d) la lista aggiornata delle PTU e delle loro date di entrata in vigore.

§ 4 Nella misura necessaria al raggiungimento dello scopo fissato all'articolo 3, le PTU che si riferiscono a sottosistemi devono almeno:

- a) indicare il campo di applicazione previsto (parte della rete o veicoli, sottosistema o parte di sottosistema);
- b) stabilire i requisiti essenziali di ogni sottosistema interessato e le sue interfacce con altri sottosistemi;
- c) definire le specifiche funzionali e tecniche che devono essere rispettate dal sottosistema e dalle sue interfacce con altri sottosistemi; ove necessario, queste specifiche possono variare a seconda dell'utilizzazione del sottosistema, ad esempio in conformità alle categorie di tratte, punti nodali e/o veicoli;
- d) determinare gli elementi costruttivi o le componenti di interoperabilità e le interfacce che devono essere oggetto di norme tecniche necessarie per realizzare l'interoperabilità nel sistema ferroviario;
- e) precisare per ogni caso preso in considerazione le procedure da utilizzare per valutare la conformità alle disposizioni delle PTU; queste procedure si basano sui moduli di valutazione definiti in una PTU generale di cui al paragrafo 8;
- f) indicare la strategia di attuazione delle PTU; in particolare, è necessario specificare le tappe da superare per realizzare una transizione graduale dallo stato esistente a quello finale in cui la conformità alle PTU sia la norma; ogni tappa comporta appropriate disposizioni transitorie;

- g) indicare per il personale interessato le qualifiche professionali nonché le condizioni sanitarie e di sicurezza sul lavoro richieste dalla gestione e dalla manutenzione del sottosistema interessato così come dall'attuazione delle PTU;
- h) indicare le disposizioni vigenti per i sottosistemi e i veicoli esistenti, in particolare in materia di ristrutturazioni e rinnovi, e in questi casi con indicazione dei lavori di modifica che richiedono una domanda per una nuova ammissione;
- i) indicare i parametri dei veicoli e dei sottosistemi fissi che le imprese ferroviarie devono controllare nonché le procedure da applicare a questi controlli per garantire la compatibilità tra i veicoli e le tratte sulle quali sono in esercizio.

§ 5 Ogni PTU deve essere elaborata sulla base di un esame di un sottosistema esistente e deve precisare uno o più sottosistemi come obiettivi da raggiungere progressivamente in un ragionevole arco di tempo. Di conseguenza, l'adozione graduale delle PTU e la conformità con queste ultime consentono la realizzazione progressiva dell'interoperabilità nel sistema ferroviario.

§ 6 Le PTU devono preservare in modo appropriato la compatibilità del sistema ferroviario esistente in ciascuno Stato parte. Con questo obiettivo si può prevedere in ogni PTU una disposizione per «casi specifici» riguardante uno o più Stati parti nei settori delle reti e dei veicoli; particolare attenzione va accordata alla sagoma limite, allo scartamento o alla distanza tra i binari e ai veicoli provenienti da Paesi terzi o ivi diretti. Per ogni caso specifico, le PTU precisano le regole per l'attuazione degli elementi indicati nel paragrafo 4 lettere da c) fino a g).

§ 7 Gli aspetti tecnici considerati come requisiti essenziali e che non possono essere esplicitamente trattati in una PTU sono chiaramente identificati nella prescrizione come «punti aperti».

§ 8 La Commissione di esperti tecnici può adottare delle PTU che non si riferiscono a sottosistemi, come le disposizioni generali, i requisiti essenziali o i moduli di valutazione.

§ 9 I testi delle PTU sono presentati in un formato a due colonne. I testi su pagina intera senza colonne sono identici ai testi corrispondenti delle specificazioni tecniche per l'interoperabilità (STI) dell'Unione europea. Quando è suddiviso in due colonne, il testo è diverso per le PTU e per le STI corrispondenti o per le altre regolamentazioni dell'Unione europea. Il testo della PTU (disposizioni dell'OTIF) compare nella colonna di sinistra, mentre il testo della STI (Unione europea) compare nella colonna di destra. All'estrema destra è riportato il riferimento della STI.

Art. 8a Lacune nelle PTU

§ 1 La Commissione di esperti tecnici, quando apprende che una PTU adottata presenta errori o lacune o non soddisfa pienamente i requisiti essenziali, adotta misure appropriate, e segnatamente:

- a) decide se modificare la PTU interessata in conformità agli articoli 6 e 8; ed

b) esprime raccomandazioni riguardanti soluzioni provvisorie giustificate.

§ 2 Gli Stati parti, le organizzazioni regionali e gli organismi di valutazione sono tenuti a informare senza indugio il Segretario generale qualora constatinno errori o lacune in una PTU.

Art. 9 Dichiarazioni

§ 1 Ogni Stato parte può, entro quattro mesi dalla data della notifica, ad opera del Segretario generale, della decisione della Commissione di esperti tecnici, depositare presso quest'ultima una dichiarazione motivata secondo la quale detto Stato non applicherà, o applicherà solo parzialmente la norma tecnica convalidata o la PTU adottata per quanto concerne l'infrastruttura ferroviaria situata sul suo territorio e il traffico su questa infrastruttura.

§ 2 Gli Stati parti che hanno reso una dichiarazione in conformità al paragrafo 1 non vengono presi in considerazione nel fissare il numero di Stati che devono formulare un'obiezione in conformità all'articolo 35 paragrafo 4 della Convenzione affinché la decisione della Commissione di esperti tecnici non entri in vigore.

§ 3 Lo Stato che ha reso una dichiarazione in conformità al paragrafo 1 può rinunciare in qualsiasi momento, informandone il Segretario generale. Questa rinuncia ha effetto il primo giorno del secondo mese successivo all'informativa.

Art. 10 Abrogazione dell'Unità Tecnica

L'entrata in vigore, in tutti gli Stati parti della Convenzione internazionale sull'Unità Tecnica delle Ferrovie firmata a Berna il 21 ottobre 1882¹⁴ secondo il suo tenore del 1938, delle PTU adottate dalla Commissione di esperti tecnici in conformità all'articolo 6 paragrafo 1 comporta l'abrogazione di detta Convenzione.

Art. 11 Prevalenza delle PTU

§ 1 Dopo l'entrata in vigore delle PTU, adottate dalla Commissione di esperti tecnici in conformità all'articolo 6 paragrafo 1, le norme tecniche e le PTU prevalgono, nelle relazioni fra gli Stati parti, sulle disposizioni della Convenzione internazionale sull'Unità Tecnica delle Ferrovie, firmata a Berna il 21 ottobre 1882, secondo il suo tenore del 1938.

§ 2 Dopo l'entrata in vigore delle PTU, adottate dalla Commissione di esperti tecnici in conformità all'articolo 6 paragrafo 1, le presenti Regole uniformi nonché le norme tecniche e le PTU prevalgono, fra gli Stati parti, sulle disposizioni tecniche:

- a) del Regolamento per l'impiego reciproco delle carrozze e bagagliai in traffico internazionale (RIC);
- b) del Regolamento per l'impiego reciproco dei carri in traffico internazionale (RIV).

¹⁴ Non pubblicata nella RU.

Art. 12 Requisiti tecnici nazionali

§ 1 Gli Stati parti provvedono a informare il Segretario generale in merito ai requisiti tecnici nazionali in vigore per i veicoli ferroviari. Il Segretario generale pubblica questi requisiti nella banca dati di cui all'articolo 13 delle Regole uniformi ATMF.

Le informazioni sono fatte pervenire al Segretario generale entro i tre mesi successivi all'entrata in vigore delle Regole uniformi modificate.

Il requisito può restare in vigore in questa forma fino a quando esso o un analogo requisito è posto in vigore attraverso l'adozione di prescrizioni conformi agli articoli di cui sopra. Lo Stato parte può, in qualsiasi momento, revocare la disposizione temporanea notificandola al Segretario generale.

§ 2 Quando una PTU è stata adottata o modificata, lo Stato parte provvede a informare il Segretario generale (fornendo i necessari elementi giustificativi) in merito ai requisiti tecnici nazionali menzionati al paragrafo 1, ai quali continuerà a conformarsi per garantire la compatibilità tecnica tra i veicoli e la rete; questi requisiti includono le prescrizioni nazionali applicabili ai «punti aperti» nelle PTU e ai casi specifici debitamente identificati nella PTU.

Le informazioni includono l'indicazione dei «punti aperti» e/o dei «casi specifici» nella PTU a cui si riferisce ciascun requisito tecnico nazionale.

I requisiti tecnici nazionali mantengono la loro validità unicamente se il Segretario generale riceve la notifica entro i sei mesi successivi alla data di entrata in vigore della prescrizione tecnica in oggetto o della sua modifica.

§ 3 Le informazioni devono riportare il testo integrale della disposizione tecnica nazionale redatto in una lingua ufficiale dello Stato parte, nonché il titolo e una sintesi in una delle lingue ufficiali dell'OTIF.

Art. 13 Tabella d'equivalenza

§ 1 Allo scopo di ridurre al minimo le valutazioni e, di conseguenza, i costi dovuti alle domande di ammissione tecnica, i requisiti tecnici nazionali di cui all'articolo 12 sono classificati in conformità all'elenco dei parametri e ai principi definiti nell'allegato alle presenti Regole uniformi. La classificazione è effettuata sotto la responsabilità della Commissione di esperti tecnici. Gli Stati parti e le organizzazioni regionali collaborano con la Commissione di esperti tecnici e con il Segretario generale all'esecuzione di questo compito.

§ 2 La Commissione di esperti tecnici può riesaminare l'allegato tenendo conto dell'esperienza acquisita attraverso il riconoscimento reciproco di veicoli negli Stati parti.

§ 3 La Commissione di esperti tecnici provvede alla stesura di un documento di riferimento contenente rinvii incrociati a tutti i requisiti tecnici nazionali notificati. Il documento di riferimento, che precisa anche le disposizioni pertinenti nelle PTU e nelle rispettive STI (art. 8 par. 9), è pubblicato sul sito Internet dell'Organizzazione e aggiornato.

§ 4 Dopo aver tenuto debitamente conto dell'opinione degli Stati membri interessati e delle organizzazioni regionali coinvolte, la Commissione di esperti tecnici può decidere di dichiarare l'equivalenza in materia di sicurezza ferroviaria:

- a) tra i requisiti tecnici nazionali di diversi Stati parti;
- b) tra le disposizioni delle PTU e quelle corrispondenti delle STI; e
- c) tra i requisiti tecnici nazionali di uno o di più Stati parti e le disposizioni delle PTU e/o le disposizioni delle STI.

L'equivalenza dichiarata è indicata in una tabella di equivalenza nel documento di riferimento menzionato al paragrafo 3 di cui sopra.

Allegato

Parametri da verificare in relazione all'ammissione tecnica di veicoli non conformi alle PTU e classificazione dei requisiti tecnici nazionali

1. Elenco dei parametri

1.1 *Documentazione generale*

Documentazione generale (descrizione di veicolo nuovo, rinnovato o ammodernato e utilizzazione prevista, informazioni su progettazione, riparazione, esercizio e manutenzione, documentazione tecnica ecc.)

1.2 *Strutture e parti meccaniche*

Integrità meccanica e interfaccia tra veicoli (tra cui organi di trazione e repulsione, corridoi/passarelle), solidità della struttura e dell'equipaggiamento del veicolo (ad es. sedili), portata di carico, sicurezza passiva (compresa la resistenza interna ed esterna alla collisione)

1.3 *Interazione veicolo-binario e sagoma limite di carico dei veicoli*

Interfacce meccaniche con l'infrastruttura (tra cui comportamento statico e dinamico, distanze funzionali, scartamento, organi di rotolamento ecc.)

1.4 *Dispositivo di frenaggio*

Elementi del dispositivo di frenaggio (ad es. dispositivo contro lo slittamento delle ruote, comando di frenatura e potenza di frenata in situazione di esercizio, di emergenza e di parcheggio)

1.5 *Dispositivi destinati ai viaggiatori*

Installazioni e ambienti per i viaggiatori (finestre e porte a loro disposizione, dispositivi per le persone con mobilità ridotta ecc.)

1.6 *Condizioni ambientali ed effetti aerodinamici*

Impatto dell'ambiente sul veicolo e del veicolo sull'ambiente (comprese le condizioni aerodinamiche e l'interfaccia del veicolo con la parte a terra del sistema ferroviario nonché con l'ambiente esterno)

1.7 *Dispositivo di avviso esterno, segnaletica, funzioni e requisiti in materia di integrità del software*

Dispositivi di avviso esterni, segnaletica, funzioni e integrità del software, ad esempio le funzioni in materia di sicurezza che incidono sul comportamento del treno, tra cui il bus di treno

1.8 *Sistemi di alimentazione in energia e sistemi di controllo a bordo*

Sistemi di propulsione, di alimentazione in energia e di controllo a bordo, nonché interfaccia del veicolo con l'infrastruttura di alimentazione in energia e tutti gli aspetti della compatibilità elettromagnetica

- 1.9 *Installazioni, interfacce e ambiente per il personale*
Installazioni di bordo, interfacce, condizioni di lavoro e ambiente per il personale (incluse le cabine di guida, l'interfaccia macchinista – macchina)
- 1.10 *Sicurezza antincendio ed evacuazione*
- 1.11 *Manutenzione*
Installazioni a bordo e interfacce per la manutenzione
- 1.12 *Controllo, comando e segnalazione a bordo*
Tutte le apparecchiature di bordo necessarie per garantire la sicurezza, il comando e il controllo della circolazione dei treni autorizzati a circolare sulla rete e loro effetti sulla parte a terra del sistema ferroviario
- 1.13 *Requisiti operativi specifici*
Requisiti operativi specifici per i veicoli (inclusi esercizio in condizioni di degrado, riparazione/recupero del veicolo ecc.)
- 1.14 *Dispositivi per le merci*
Requisiti e ambiente specifici per le merci (comprese le installazioni specifiche necessarie per le merci pericolose)
Le spiegazioni e gli esempi sopra riportati in tondo sono forniti a titolo puramente indicativo e non costituiscono definizioni dei parametri.

2. **Classificazione dei requisiti tecnici nazionali**

I requisiti tecnici nazionali relativi ai parametri elencati nella sezione 1 sono classificati nei tre gruppi indicati qui di seguito. Le prescrizioni e le restrizioni di natura strettamente locale non sono prese in considerazione; la loro verifica presuppone l'esecuzione di controlli, condotti di comune accordo dalle imprese ferroviarie e dai gestori d'infrastruttura.

Gruppo A

Il Gruppo A comprende:

- le norme internazionali;
- le prescrizioni nazionali considerate equivalenti, sul piano della sicurezza ferroviaria, alle prescrizioni nazionali di altri Stati membri;
- le prescrizioni nazionali considerate equivalenti, sul piano della sicurezza ferroviaria, alle disposizioni delle PTU e/o delle STI.

Gruppo B

Il Gruppo B comprende tutte le prescrizioni che non rientrano nel campo di applicazione del Gruppo A o del Gruppo C o che non è stato ancora possibile classificare in uno di questi gruppi.

Gruppo C

Il Gruppo C comprende le prescrizioni che sono associate alle caratteristiche dell'infrastruttura tecnica e sono strettamente necessarie per garantire un impiego sicuro e interoperabile sulla rete interessata (ad es. la sagoma utile).

*Appendice G alla Convenzione COTIF¹⁵***Regole uniformi
concernenti l'ammissione tecnica di materiale ferroviario
utilizzato in traffico internazionale****(ATMF)**

Art. 1 Campo di applicazione

Le presenti Regole uniformi stabiliscono la procedura in base alla quale i veicoli ferroviari sono ammessi a circolare e altri materiali ferroviari a essere utilizzati in traffico internazionale.

Art. 2 Definizioni

Ai fini delle presenti Regole uniformi e dei loro allegati, delle Regole uniformi APTU e dei loro allegati nonché delle Prescrizioni tecniche uniformi (PTU) APTU, il termine:

- a) «incidente» designa un avvenimento indesiderato o non intenzionale e improvviso, oppure una speciale concatenazione di avvenimenti di questo tipo dalle conseguenze dannose; gli incidenti sono ripartiti nelle seguenti categorie: collisioni, deragliamenti, incidenti ai passaggi a livello, incidenti a persone nei quali sono implicati veicoli in movimento, incendi e altri incidenti;
- ab) «accreditamento» designa l'attestazione da parte di un organismo nazionale di accreditamento che certifica che un determinato organismo di valutazione della conformità soddisfa i criteri stabiliti da norme europee armonizzate o da norme internazionali applicabili e, ove appropriato, ogni altro requisito supplementare, compresi quelli definiti nei rilevanti programmi settoriali, per svolgere una specifica attività di valutazione della conformità;
- ac) «organismo di accreditamento» designa l'unico organismo di uno Stato parte autorizzato dallo Stato ad effettuare accreditamenti;
- b) «ammissione del tipo di costruzione» designa la concessione del diritto – attestata dal certificato del tipo di costruzione – con il quale l'autorità competente autorizza il prototipo di un veicolo come base di ammissione all'esercizio di veicoli conformi a questo prototipo;

¹⁵ Nuovo testo giusta la Dec. della Commissione di revisione dei 25/26 giu. 2014 (RU 2015 2131). Correzione del 15 set. 2015 (RU 2015 3149). Aggiornato dalla Dec. della Commissione di revisione dei 27/28 feb. 2018, in vigore per la Svizzera dal 1° mar. 2019 (RU 2019 951).

- c) «ammissione all'esercizio» designa la concessione del diritto – attestata dal certificato di esercizio – con il quale l'autorità competente autorizza ogni singolo veicolo a circolare in traffico internazionale;
- ca) «certificato di esercizio» designa l'attestato rilasciato dall'autorità competente che certifica l'ammissione all'esercizio e comprende le condizioni di ammissione;
- cb) «certificato di verifica» o «attestato di verifica» designa il certificato rilasciato dall'organismo di controllo che attesta l'esito positivo delle verifiche;
- d) «Commissione di esperti tecnici» designa la Commissione prevista all'articolo 13 paragrafo 1 lettera f) della Convenzione;
- da) «ente aggiudicatore» designa un organismo a statuto pubblico o privato che dà mandato di effettuare la progettazione e/o la costruzione, il rinnovo o la ristrutturazione di un sottosistema; questo organismo può essere un'impresa ferroviaria, un gestore d'infrastruttura, un detentore o un concessionario incaricato dell'esecuzione di un progetto;
- e) «Stato parte» designa uno Stato membro dell'Organizzazione che non ha fatto una dichiarazione relativa alle presenti Regole uniformi, in conformità all'articolo 42 paragrafo 1 primo periodo della Convenzione;
- f) «certificato del tipo di costruzione» designa l'attestato rilasciato dall'autorità competente che certifica l'ammissione di un tipo di costruzione e comprende le condizioni di ammissione;
- g) «elemento di costruzione» o «componente dell'interoperabilità» designa qualsiasi componente elementare, gruppo di componenti, equipaggiamento completo o parte di quest'ultimo, incorporato o destinato a essere incorporato in un sottosistema e dai quali dipende, direttamente o indirettamente, l'interoperabilità del sistema ferroviario, prodotti materiali e immateriali inclusi;
- h) [riservato]
- i) «requisiti essenziali» designa tutte le condizioni elencate nelle corrispondenti PTU che devono essere rispettate dal sistema ferroviario, dai sottosistemi e dalle componenti dell'interoperabilità, comprese le interfacce;
- j) «incidente tecnico» designa qualsiasi avvenimento diverso da un incidente o da un incidente grave, inerente alla gestione dei treni e in grado di pregiudicare la sicurezza;
- k) «gestore d'infrastruttura» designa ogni impresa o autorità che utilizza un'infrastruttura ferroviaria;
- l) «traffico internazionale» designa la circolazione dei veicoli su linee ferroviarie che attraversano il territorio di almeno due Stati parti;
- m) «indagine» designa una procedura che si propone di prevenire incidenti e incidenti tecnici e che consiste nel raccogliere e analizzare informazioni, nel trarre conclusioni, individuando anche le cause (azioni, omissioni, avvenimenti, condizioni) o la combinazione delle cause all'origine degli incidenti e

degli incidenti tecnici, e, se necessario, nel formulare raccomandazioni in materia di sicurezza;

- n) «detentore» designa la persona o l'organismo che, a prescindere dall'essere proprietario di un veicolo o dall'aver diritto di disporne, lo sfrutta commercialmente come mezzo di trasporto ed è iscritto come tale nel registro dei veicoli previsto all'articolo 13;
- o) «documentazione per la manutenzione» designa i documenti che indicano le ispezioni e i lavori di manutenzione da eseguire su un veicolo e che vengono redatti in conformità alle prescrizioni e alle disposizioni delle PTU senza tralasciare gli eventuali casi specifici e i requisiti tecnici nazionali in vigore notificati secondo l'articolo 12 delle Regole uniformi APTU. La documentazione per la manutenzione contiene il resoconto della manutenzione di cui alla lettera p);
- p) «resoconto della manutenzione» designa la documentazione riguardante un veicolo ammesso e contenente un resoconto dello stato di servizio nonché delle ispezioni e dei lavori di manutenzione eseguiti;
- q) «rete» designa le tratte, le stazioni, i terminali e tutti i tipi di impianti fissi, necessari per garantire una gestione sicura e continua del sistema ferroviario;
- r) «punti aperti» designa gli aspetti tecnici relativi ai requisiti essenziali che non sono stati trattati in una PTU e che nella stessa vengono citati esplicitamente come tali;
- s) [riservato];
- t) «impresa di trasporto ferroviario» o «impresa ferroviaria» designa ogni impresa a statuto privato o pubblico autorizzata o ammessa in virtù del diritto vigente a offrire servizi per il trasporto di persone o merci su rotaia, a condizione che fornisca la trazione; il termine include anche le imprese che forniscono solo la trazione;
- u) «infrastruttura ferroviaria» (o semplicemente «infrastruttura») designa tutte le tratte ferroviarie e le installazioni fisse nella misura in cui siano necessarie per la compatibilità con veicoli ammessi in conformità alle presenti Regole uniformi e per la circolazione in condizioni di sicurezza di questi veicoli;
- v) «materiale ferroviario» designa i veicoli e l'infrastruttura ferroviaria;
- w) «veicolo» designa ogni veicolo ferroviario con o senza trazione atto a circolare sulle proprie ruote su binari ferroviari; un veicolo si compone di uno o più sottosistemi strutturali e funzionali;
- wa) «riconoscimento» designa:
 1. la dichiarazione da parte di un organismo nazionale competente, diverso dall'organismo di accreditamento, della conformità di un organismo ai requisiti in vigore, oppure
 2. l'accoglimento da parte di un'autorità competente di certificati, documentazione sulle procedure o risultati delle verifiche emessi da un organismo di un altro Stato parte;

- x) «organizzazione regionale» designa un'organizzazione, così come è definita all'articolo 38 della Convenzione, con la competenza esclusiva accordatale dagli Stati parti;
- y) «rinnovo» designa qualsiasi importante lavoro di sostituzione effettuato su un sottosistema o parte di esso senza che ne siano tuttavia modificate le prestazioni complessive;
- z) «incidente grave» designa ogni collisione o deragliamento di treno con almeno un morto o almeno cinque feriti gravi oppure con danni considerevoli al materiale rotabile, all'infrastruttura o all'ambiente, nonché qualsiasi altro incidente simile che abbia evidenti conseguenze sulla regolamentazione e la gestione della sicurezza ferroviaria; i «danni considerevoli» comportano costi che possono essere immediatamente valutati dall'organismo di indagine come pari a un totale di almeno 1,8 milioni di DSP;
- aa) «caso specifico» designa qualsiasi parte del sistema ferroviario degli Stati parti indicata nelle PTU come prescrizione particolare, temporanea o definitiva, dovuta a vincoli geografici, topografici, urbanistici o di compatibilità con il sistema esistente. Casi specifici possono essere rappresentati in particolare da tratte e reti ferroviarie isolate dal resto della rete, sagome limite, scartamento o distanza tra i binari, nonché da veicoli ferroviari destinati esclusivamente a un uso locale, regionale o storico, e da veicoli provenienti da Paesi terzi o ivi diretti;
- bb) «sottosistemi» designa il risultato della divisione del sistema ferroviario come indicato nelle PTU; questi sottosistemi, per i quali sono definiti dei requisiti essenziali, possono essere di natura strutturale o funzionale;
- cc) «ammissione tecnica» designa la procedura in base alla quale l'autorità competente ammette l'impiego di un veicolo nel traffico internazionale oppure autorizza il tipo di costruzione;
- dd) [riservato];
- ee) «documentazione tecnica» designa la documentazione relativa al veicolo ferroviario, contenente tutte le sue caratteristiche tecniche, un manuale d'uso e l'indicazione delle caratteristiche necessarie all'identificazione degli oggetti interessati, conformemente alle corrispondenti PTU;
- ee1) «treno» designa un'unità formata da uno o più veicoli, dotata di trazione e predisposta per l'esercizio;
- eea) «STI» designa le specificazioni tecniche per l'interoperabilità adottate in virtù delle direttive 96/48/CE, 2001/16/CE e 2008/57/CE e riguardanti tutti i sottosistemi o parti di essi, al fine di soddisfare i requisiti essenziali e di garantire l'interoperabilità del sistema ferroviario;
- eff) «tipo di costruzione» designa le caratteristiche elementari di progettazione del veicolo, comprese in un certificato di verifica del prototipo o della costruzione, descritti rispettivamente nei moduli di valutazione SB e SH1 delle PTU GEN-D;

- gg) «ristrutturazione» designa qualsiasi importante lavoro di modifica eseguito su un sottosistema o su parti di esso che comporta una modifica della documentazione tecnica riguardante il sottosistema (se esistente) e il miglioramento delle prestazioni generali del sottosistema;
- hh) «territorio di utilizzo di un veicolo» designa le reti in uno o in più Stati parti sulle quali il veicolo viene utilizzato.

Art. 3 Ammissione al traffico internazionale

§ 1 Per circolare in traffico internazionale, ciascun veicolo ferroviario deve essere ammesso in conformità alle presenti Regole uniformi.

§ 2 L'ammissione tecnica ha lo scopo di verificare che i veicoli ferroviari corrispondano alle:

- a) prescrizioni di costruzione contenute nelle PTU;
- b) prescrizioni relative alla costruzione e all'equipaggiamento contenute nell'Allegato del RID;
- c) particolari condizioni per un'ammissione, in applicazione dell'articolo 7a.

§ 3 I paragrafi 1 e 2, nonché i seguenti articoli, si applicano per analogia all'ammissione tecnica di altri materiali ferroviari nonché di elementi di costruzione di veicoli o di altri materiali ferroviari.

Art. 3a Interazione con altri accordi internazionali

§ 1 I veicoli messi in servizio o immessi sul mercato conformemente alla vigente legislazione dell'Unione europea e alla corrispondente legislazione nazionale, sono considerati ammessi all'esercizio da tutti gli Stati parti secondo le presenti Regole uniformi:

- a) in caso di equivalenza piena tra le disposizioni delle STI in vigore e le PTU corrispondenti; e
- b) a condizione che le STI in vigore, grazie alle quali il veicolo è stato ammesso, riguardino tutti gli aspetti dei sottosistemi interessati che fanno parte del veicolo; e
- c) a condizione che queste STI non contengano punti aperti concernenti la compatibilità tecnica con l'infrastruttura; e
- d) a condizione che il veicolo non sia soggetto a una deroga; e
- e) a condizione che il veicolo non sia soggetto a un caso specifico che ne limita le condizioni di ammissione o l'autorizzazione all'esercizio o all'immissione sul mercato.

Se le condizioni qui sopra elencate (lettere a-e) non sono rispettate, per il veicolo si applica l'articolo 6 paragrafo 4.

§ 2 Al solo scopo della fornitura di servizi ferroviari, i veicoli ammessi all'esercizio conformemente alle presenti Regole uniformi sono considerati come autorizzati all'immissione sul mercato negli Stati membri dell'Unione europea e negli Stati che

applicano la legislazione dell'Unione europea a seguito di accordi internazionali conclusi con quest'ultima:

- a) in caso di equivalenza piena tra le disposizioni delle PTU in vigore e le STI corrispondenti; e
- b) a condizione che le PTU in vigore, grazie alle quali il veicolo è stato ammesso, riguardino tutti gli aspetti dei sottosistemi interessati che fanno parte del veicolo; e
- c) a condizione che queste PTU non contengano punti aperti concernenti la compatibilità tecnica con l'infrastruttura; e
- d) a condizione che il veicolo non sia soggetto a una deroga; e
- e) a condizione che il veicolo non sia soggetto a un caso specifico che ne limita le condizioni di ammissione o l'autorizzazione all'esercizio o all'immissione sul mercato.

I veicoli ammessi all'esercizio conformemente al presente paragrafo, sono sottoposti all'articolo 23 della direttiva (UE) 2016/797¹⁶, prima di poter essere utilizzati negli Stati membri dell'Unione europea.

Se le condizioni qui sopra elencate (lettere a-e) non sono soddisfatte, il veicolo è sottoposto ad autorizzazione secondo il diritto in vigore negli Stati membri dell'Unione europea e negli Stati che applicano la legislazione dell'Unione europea a seguito di accordi internazionali conclusi con quest'ultima.

§ 3 L'autorizzazione all'immissione sul mercato, la circolazione e la manutenzione dei veicoli utilizzati solo negli Stati membri dell'Unione europea sono disciplinati dalle legislazioni dell'Unione europea e nazionali applicabili. Questa disposizione è valida anche negli Stati parti che applicano la pertinente legislazione dell'Unione europea a seguito di accordi internazionali conclusi con quest'ultima. Per l'esercizio delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura all'interno dell'Unione europea il diritto dell'Unione europea prevale sulle disposizioni delle presenti Regole uniformi.

§ 4 I paragrafi 1 e 2 si applicano per analogia alle ammissioni/autorizzazioni dei tipi di veicoli.

§ 5 Un organismo incaricato della manutenzione (ECM)¹⁷ di carri e certificato in conformità all'articolo 15 paragrafo 2 è ritenuto certificato secondo la legislazione applicabile dell'Unione europea e la legislazione nazionale pertinente e viceversa quando sussiste una piena equivalenza tra il sistema di certificazione adottato in forza dell'articolo 14a (5) della direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e le regole adottate dalla Commissione di esperti tecnici secondo l'articolo 15 paragrafo 2. Queste ultime sono contenute nell'allegato A delle presenti Regole uniformi.

¹⁶ Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (GU L 138, del 26.5.2016, p. 44)

¹⁷ I requisiti dell'organismo preposto alla manutenzione figurano all'art. 15.

Art. 4 Procedura

§ 1 L'ammissione tecnica di un veicolo si effettua:

- a) o in una sola fase, concedendo l'ammissione all'esercizio individualmente a un dato veicolo;
- b) o in due fasi successive, concedendo:
 - l'ammissione del tipo di costruzione a un dato prototipo, e
 - successivamente, l'ammissione all'esercizio ai veicoli individuali che siano conformi a questo prototipo, mediante una procedura semplificata che conferma tale conformità.

Se un veicolo ferroviario viene ammesso in una sola fase, è ammesso contemporaneamente anche il relativo tipo di costruzione.

§ 2 Ciascun veicolo o elemento di costruzione deve essere valutato in merito alla sua conformità alle PTU e alla legislazione nazionale. Le procedure di valutazione e il tenore dei certificati PTU sono esposti nelle relative PTU.

La Commissione di esperti tecnici può modificare o abrogare le procedure di valutazione e il contenuto dei certificati PTU.

La valutazione della conformità di un veicolo ferroviario alle PTU, sulle quali si basa l'ammissione dello stesso, può essere suddivisa in più parti o verificata in più fasi, per le quali viene emesso ogni volta un certificato intermedio.

§ 3 Le procedure di ammissione tecnica dell'infrastruttura ferroviaria sono disciplinate dalle disposizioni in vigore nello Stato parte interessato.

Art. 5 Autorità competente

§ 1 L'ammissione tecnica spetta all'autorità nazionale o internazionale che è competente in materia secondo le leggi e le prescrizioni in vigore in ciascuno Stato parte (di seguito: autorità competente).

§ 2 Le autorità competenti possono trasferire o trasferiscono, secondo le disposizioni in vigore nel loro Stato, in tutto o in parte a organismi di controllo la competenza di eseguire le verifiche e anche di rilasciare i certificati corrispondenti.

Il trasferimento di competenza a:

- a) un'impresa di trasporto ferroviario;
- b) un gestore d'infrastruttura;
- c) un detentore;
- d) un organismo incaricato della manutenzione (ECM) di cui all'articolo 15;
- e) un costruttore o un fabbricante di materiale ferroviario che partecipi direttamente o indirettamente alla costruzione di materiale ferroviario;

comprese le filiali dei suddetti organismi, è proibito.

§ 3 Per essere riconosciuti o accreditati come organismi di controllo di cui al paragrafo 2 si devono rispettare le condizioni qui di seguito esposte:

- a) l'organismo di controllo deve essere indipendente nella sua organizzazione, nella sua struttura giuridica e nei suoi processi decisionali da imprese ferroviarie, gestori d'infrastruttura, richiedenti e servizi di acquisto;
- b) in particolare, l'organismo di controllo e il personale responsabile dell'esecuzione delle verifiche sono indipendenti, sul piano funzionale, dagli organismi incaricati delle inchieste in caso di incidenti;
- c) gli organismi di controllo devono soddisfare i requisiti delle PTU corrispondenti.

§ 4 I requisiti previsti al paragrafo 3 si applicano per analogia alle autorità competenti per quanto concerne i compiti citati al paragrafo 2 che non sono stati trasferiti a un organismo di controllo.

§ 5 Ogni Stato parte provvede mediante notifica a informare il Segretario generale in merito alle autorità competenti, agli organismi di controllo ed eventualmente agli organismi di accreditamento o agli organismi nazionali competenti di cui all'articolo 2 lettera wa) (1), precisando l'ambito di competenza di ciascuno di essi. Il Segretario generale pubblica e aggiorna un elenco delle autorità competenti, degli organismi di controllo, degli organismi di accreditamento o degli organismi nazionali competenti, eventualmente corredato dai loro numeri di identificazione e dai loro ambiti di competenza.

Le notifiche possono essere effettuate da organizzazioni regionali che aderiscono alla COTIF, a nome di Stati parti membri dell'organizzazione interessata.

§ 6 Ogni Stato parte garantisce la costante sorveglianza degli organismi di controllo indicati al paragrafo 2 e dispone il ritiro della competenza a quegli organismi di controllo che non soddisfano più i criteri previsti al paragrafo 3, informandone senza indugio il Segretario generale.

§ 7 Se uno Stato parte ritiene che un organismo di controllo o l'autorità competente di un altro Stato non soddisfi i criteri esposti al paragrafo 3, esso sottopone le sue considerazioni in merito alla Commissione di esperti tecnici, che dispone di quattro mesi per informare lo Stato parte interessato dei cambiamenti necessari affinché l'organismo di controllo o l'autorità competente in questione conservino lo statuto che era stato loro conferito. La Commissione di esperti tecnici può decidere di ordinare allo Stato parte di sospendere o di ritirare i certificati tecnici rilasciati sulla base dei lavori realizzati dall'organismo di controllo o dall'autorità interessata.

Art. 6 Validità dei certificati tecnici

§ 1 I certificati tecnici di cui all'articolo 11, rilasciati dall'autorità competente di uno Stato parte in conformità alle presenti Regole uniformi, sono validi in tutti gli altri Stati parti. Tuttavia, la circolazione e l'utilizzazione sul territorio di questi altri Stati dei veicoli oggetto dei suddetti certificati sono sottoposte alle condizioni specificate nel presente articolo.

§ 2 Un'ammissione all'esercizio consente alle imprese di trasporto ferroviario di impiegare un veicolo nel proprio territorio di utilizzo, ovvero solo sulle infrastrutture compatibili con questo veicolo secondo le sue specificazioni e le altre condizioni di

ammissione; le imprese di trasporto ferroviario devono assicurarsi che questa prescrizione sia rispettata.

§ 3 Fatto salvo quanto previsto all'articolo 3a, un'ammissione all'esercizio rilasciata per un veicolo conforme a tutte le PTU applicabili vale sul territorio di altri Stati parti a condizione che:

- a) tutti i requisiti essenziali siano previsti in queste PTU; e
- b) il veicolo non:
 - costituisca un caso specifico che ha conseguenze sulla compatibilità tecnica con la rete dello Stato parte interessato, o
 - presenti nelle PTU punti aperti relativi alla compatibilità tecnica con l'infrastruttura, o
 - sia oggetto di una deroga.

Le condizioni di libera circolazione possono essere specificate anche nelle pertinenti PTU.

§ 4 a) Se in uno Stato parte un'ammissione all'esercizio è stata accordata per un veicolo che:

- costituisce un caso specifico che ha conseguenze sulla compatibilità tecnica con la rete dello Stato parte interessato, presenta un punto aperto relativo alla compatibilità tecnica con l'infrastruttura o è oggetto di una deroga, o
- non è conforme a tutte le PTU relative al veicolo e a tutte le altre disposizioni pertinenti; o

b) se nelle PTU non sono previsti tutti i requisiti essenziali,

il territorio di utilizzo dell'ammissione originaria è limitato allo Stato o agli Stati di rilascio. Le autorità competenti degli altri Stati possono esigere dal richiedente ulteriori informazioni tecniche, come ad esempio analisi di rischio e/o verifiche dei veicoli, prima di concedere un'ammissione all'esercizio complementare e l'ampliamento del territorio di utilizzo.

Per la parte del veicolo conforme a una PTU o a una parte di PTU, le autorità competenti devono accettare le verifiche effettuate da altre autorità competenti o da altri organismi di controllo conformemente alle PTU. Per l'altra parte del veicolo, le autorità competenti devono tener conto, nella sua integralità, della tabella di equivalenza prevista all'articolo 13 delle Regole uniformi APTU.

Il rispetto:

- di disposizioni identiche e di disposizioni dichiarate equivalenti;
- di disposizioni che non si riferiscono a un caso specifico che ha conseguenze sulla compatibilità tecnica con la rete dello Stato parte interessato; e
- di disposizioni che non si riferiscono alla compatibilità tecnica con l'infrastruttura,

non va sottoposto nuovamente a valutazione.

§ 5 I paragrafi da 2 a 4 si applicano per analogia a una ammissione del tipo di costruzione.

Art. 6a Riconoscimento della documentazione procedurale

§ 1 Le valutazioni, le dichiarazioni e gli altri documenti redatti secondo le presenti Regole uniformi sono riconosciuti d'ufficio dalle autorità e dagli organismi competenti, dalle imprese di trasporto ferroviario, dai detentori e dai gestori d'infrastruttura in tutti gli Stati parti.

§ 2 Se un requisito o una disposizione è stato dichiarato equivalente in conformità all'articolo 13 delle Regole uniformi APTU, le valutazioni e i relativi esami, già effettuati e documentati, non sono ripetuti.

Art. 6b Riconoscimento degli esami tecnici e funzionali

La Commissione di esperti tecnici può decidere di adottare regole destinate a essere incluse in un allegato alle presenti Regole uniformi, nonché requisiti destinati a essere inclusi in una o più PTU concernenti il reciproco riconoscimento delle ispezioni tecniche, dei resoconti della manutenzione per i veicoli ammessi e degli esami funzionali, come ad esempio gli esami dei freni per i treni.

Art. 7 Prescrizioni applicabili ai veicoli

§ 1 Per essere ammessi alla circolazione in traffico internazionale, i veicoli devono rispettare:

- a) le PTU applicabili; e
- b) le prescrizioni contenute nel RID, se applicabili; e
- c) tutte le altre eventuali specificazioni per soddisfare i requisiti di base.

§ 1a I veicoli devono soddisfare le PTU valide al momento della domanda di ammissione, ristrutturazione o rinnovo conformemente alle presenti Regole uniformi e tenendo conto della strategia di migrazione per l'applicazione delle PTU in conformità all'articolo 8 paragrafo 2a e all'articolo 8 paragrafo 4 lettera f) delle Regole uniformi APTU nonché delle possibilità di deroga di cui all'articolo 7a; tale conformità deve essere mantenuta per l'intero periodo di utilizzo del veicolo.

La Commissione di esperti tecnici verifica la necessità di elaborare un'appendice alle presenti Regole uniformi con disposizioni che diano ai richiedenti una maggiore certezza del diritto circa le prescrizioni applicabili già prima dell'inoltro della domanda di ammissione, ristrutturazione o rinnovo di veicoli.

§ 2 In assenza di PTU applicabili al sottosistema, l'ammissione tecnica è fondata sui requisiti tecnici nazionali applicabili che sono in vigore, secondo l'articolo 12 delle Regole uniformi APTU, nello Stato parte in cui è stata presentata la domanda di ammissione tecnica.

§ 3 Se non sono in vigore tutte le PTU concernenti i veicoli ferroviari o se sussistono casi specifici o punti aperti, l'ammissione tecnica è basata:

- a) sulle disposizioni contenute nelle PTU;
- b) sulle disposizioni contenute nel RID, se applicabili; e
- c) sui requisiti tecnici nazionali applicabili che sono in vigore in forza dell'articolo 12 delle Regole uniformi APTU.

Art. 7a Deroghe

La Commissione di esperti tecnici emana le direttive o le disposizioni vincolanti concernenti le deroghe alle PTU strutturali e funzionali.

Tali direttive e disposizioni sono contenute nell'allegato B delle presenti Regole uniformi.

Art. 8 Prescrizioni applicabili all'infrastruttura ferroviaria

§ 1 L'infrastruttura ferroviaria deve rispettare:

- a) le disposizioni contenute nelle PTU; e
- b) le disposizioni contenute nel RID, se applicabili; e
- c) tutte le altre eventuali specificazioni per soddisfare i requisiti di base.

§ 2 L'ammissione dell'infrastruttura e la sorveglianza della sua manutenzione rimangono soggette alle disposizioni in vigore nello Stato parte in cui si trova l'infrastruttura.

§ 3 Gli articoli 7 e 7a si applicano per analogia all'infrastruttura.

Art. 9 Prescrizioni di esercizio

§ 1 Le imprese di trasporto ferroviario che utilizzano un veicolo ferroviario ammesso alla circolazione in traffico internazionale sono tenute a rispettare le prescrizioni relative all'esercizio di un veicolo in traffico internazionale che figurano nelle PTU.

§ 2 Le imprese o amministrazioni che gestiscono negli Stati parti un'infrastruttura, compresi i sistemi di sicurezza delle circolazioni e di controllo, destinata e idonea a essere utilizzata in traffico internazionale sono tenute a rispettare le prescrizioni tecniche figuranti nelle PTU e ad osservarle in permanenza al momento della costruzione o della gestione di tale infrastruttura.

Art. 10 Domanda e rilascio di certificati tecnici, dichiarazioni e condizioni pertinenti

§ 1 Il rilascio di un certificato tecnico fa riferimento al tipo di costruzione di un veicolo o al veicolo stesso.

§ 2 [riservato]

§ 3 La domanda di certificato tecnico può essere presentata presso l'autorità competente di ogni Stato parte.

§ 3a La domanda di una verifica e del relativo certificato o dichiarazione PTU può essere presentata a qualsiasi organismo di controllo al quale un'autorità competente abbia trasferito, in tutto o in parte, la competenza per l'esecuzione delle verifiche, conformemente all'articolo 5 paragrafo 2.

§ 4 Se al veicolo si applica l'articolo 6 paragrafo 4, il richiedente indica il territorio di utilizzo che definisce gli Stati parti (eventualmente le tratte) per i quali i certificati tecnici servono a garantire la libera circolazione; in questo caso, le autorità e gli organismi di controllo competenti cooperano al fine di facilitare il disbrigo della procedura per il richiedente.

Se al veicolo si applica l'articolo 6 paragrafo 3, il territorio di utilizzo comprende tutti gli Stati parti.

Qualora il richiedente intendesse ampliare il territorio di utilizzo di un veicolo che dispone già di un'ammissione all'esercizio, completa la documentazione del veicolo con i dati sul territorio di utilizzo supplementare e presenta domanda di seguire la procedura secondo l'articolo 6 paragrafo 4.

§ 5 Tutte le spese legate alla procedura d'ammissione sono a carico del richiedente, salvo disposizione contraria delle leggi e delle prescrizioni in vigore nello Stato in cui l'ammissione all'esercizio è concessa. Il rilascio da parte dell'autorità competente di ammissioni all'esercizio non è consentito a fini di lucro.

§ 5a Le decisioni, le valutazioni, gli esami ecc. sono eseguiti in modo non discriminatorio.

§ 6 Il richiedente redige e allega alla sua domanda la documentazione tecnica contenente le informazioni richieste nelle PTU corrispondenti. L'organismo di controllo allestisce la documentazione tecnica.

§ 7 Ciascuna verifica deve essere documentata dall'organismo di controllo in un apposito rapporto, che descrive gli esami effettuati e che precisa rispetto a quali disposizioni l'oggetto è stato esaminato e se la verifica è stata superata.

§ 8 Chi presenta domanda per il rilascio di un certificato di esercizio secondo la procedura di ammissione tecnica di cui all'art. 4 par. 1 lett. b), allega alla domanda il certificato del tipo di costruzione, rilasciato secondo l'articolo 11 paragrafo 2, e dimostra in modo appropriato che i veicoli per i quali richiede un certificato di esercizio corrispondono a questo tipo di costruzione.

Per i nuovi veicoli ferroviari, un certificato di verifica PTU rilasciato da un organismo di controllo conformemente alle corrispondenti PTU costituisce una prova appropriata.

§ 9 Di regola, un certificato tecnico è rilasciato per una durata illimitata; il suo campo di applicazione può essere generale o circoscritto.

§ 10 In caso di modifica di disposizioni pertinenti nelle prescrizioni di cui all'articolo 7, sulla base delle quali un tipo di costruzione è stato ammesso, e in assenza di disposizioni provvisorie pertinenti nelle PTU e nei vigenti requisiti tecnici nazionali di cui all'articolo 12 delle Regole uniformi APTU, lo Stato parte in cui è stato rilasciato il certificato del tipo di costruzione decide, previa consultazione con gli altri Stati nei quali il certificato è valido conformemente all'articolo 6, se il predetto

certificato mantiene la sua validità oppure deve essere rinnovato per l'ammissione di nuovi veicoli di questo tipo di costruzione. I criteri da verificare in caso di rinnovo di un'ammissione del tipo di costruzione possono riguardare unicamente le disposizioni modificate. Il rinnovo dell'ammissione del tipo di costruzione non pregiudica le ammissioni all'esercizio di veicoli concesse sulla base dei tipi di costruzione ammessi in precedenza.

§ 11 In caso di rinnovo o ristrutturazione di veicoli esistenti è necessaria una nuova ammissione all'esercizio se:

- a) le modifiche comportano il mancato raggiungimento o il superamento del valore limite dei parametri contenuti nelle PTU o eventualmente nei requisiti tecnici nazionali applicabili secondo l'articolo 12 delle Regole uniformi APTU per la verifica della compatibilità tecnica tra veicolo e territorio di utilizzo; o
- b) le modifiche potrebbero pregiudicare il livello di sicurezza generale del sottosistema interessato; o
- c) è prescritta dalle pertinenti PTU.

Se è necessaria una nuova ammissione all'esercizio il richiedente invia allo Stato parte interessato la documentazione che descrive il progetto.

Lo Stato parte decide in quale misura applicare al progetto le disposizioni delle PTU pertinenti.

Lo Stato parte prende la sua decisione al più tardi quattro mesi dopo la presentazione della documentazione completa da parte del richiedente.

Qualora sia necessaria una nuova ammissione e le PTU non siano pienamente applicate, il veicolo deve essere nuovamente ammesso secondo i criteri di cui all'articolo 6 paragrafo 4 e gli Stati parti notificano al Segretario generale:

- a) la ragione per cui una PTU non è pienamente applicata;
- b) le caratteristiche tecniche applicabili invece delle PTU; e
- c) gli organismi responsabili della valutazione delle caratteristiche tecniche di cui alla lettera b).

Il Segretario generale pubblica le informazioni notificate sul sito Internet dell'Organizzazione.

§ 12 Il paragrafo 11 si applica per analogia a un certificato del tipo di costruzione e a ogni dichiarazione concernente la costruzione o gli elementi di costruzione pertinenti.

Art. 10a Regole concernenti il ritiro o la sospensione dei certificati tecnici

§ 1 Se un'autorità competente di uno Stato parte, diverso da quello che ha rilasciato la (prima) ammissione all'esercizio, constata una non conformità, deve informarne in modo dettagliato l'autorità che ha concesso la (prima) ammissione; se la non conformità riguarda un certificato del tipo di costruzione, l'autorità che l'ha rilasciato ne è ugualmente informata.

§ 2 Un certificato di esercizio può essere ritirato:

- a) se il veicolo non è più conforme:
 - alle disposizioni contenute nelle PTU e nelle prescrizioni nazionali applicabili che sono in vigore conformemente all'articolo 12 delle Regole uniformi APTU, o
 - alle condizioni particolari della sua ammissione di cui all'articolo 7a, o
 - alle prescrizioni relative alla costruzione e all'equipaggiamento contenute nel RID; o
- b) se il detentore non dà seguito all'ingiunzione dell'autorità competente di rimediare ai difetti nel termine stabilito; o
- c) se oneri e condizioni risultanti da un'ammissione ristretta secondo l'articolo 10 paragrafo 10 non sono soddisfatti o rispettati.

§ 3 Solo l'autorità che ha concesso un certificato del tipo di costruzione o un certificato di esercizio ha facoltà di ritirarli.

§ 4 Il certificato di esercizio è sospeso:

- a) quando non sono eseguiti (o non sono svolti nei termini stabiliti) i controlli tecnici, le ispezioni, i lavori di ripristino e di manutenzione del veicolo prescritti nella documentazione per la manutenzione, nelle PTU, nelle condizioni speciali di ammissione previste all'articolo 7a o nelle prescrizioni relative alla costruzione e all'equipaggiamento contenute nel RID;
- b) quando, in caso di grave avaria di un veicolo, l'ingiunzione dell'autorità competente a presentare il veicolo non è ottemperata;
- c) in caso di non conformità con le presenti Regole uniformi e con le disposizioni contenute nelle PTU;
- d) se non sono rispettate le disposizioni nazionali applicabili in vigore conformemente all'articolo 12 delle Regole uniformi APTU o le disposizioni dichiarate equivalenti in conformità all'articolo 13 delle Regole uniformi APTU; la validità del certificato è sospesa per gli Stati parti interessati.

§ 5 Il certificato di esercizio si estingue quando il veicolo viene messo fuori servizio. Il collocamento fuori servizio deve essere comunicato conformemente all'articolo 13 paragrafo 4.

§ 6 I paragrafi da 1 a 4 si applicano per analogia al certificato del tipo di costruzione.

Art. 10b Regole relative alle valutazioni e alle procedure

La Commissione di esperti tecnici è competente per l'adozione di disposizioni vincolanti concernenti le valutazioni e le regole procedurali per l'ammissione tecnica. Le disposizioni per le valutazioni sono contenute nelle PTU corrispondenti.

Art. 11 Certificati tecnici

§ 1 L'ammissione del tipo di costruzione e l'ammissione all'esercizio sono accertate mediante documenti distinti denominati: «Certificato del tipo di costruzione» e «Certificato di esercizio».

§ 2 Il certificato del tipo di costruzione:

- a) specifica il costruttore e il fabbricante previsto del tipo di costruzione del veicolo;
- b) contiene in allegato la documentazione tecnica;
- c) se necessario, specifica i limiti e le condizioni particolari di esercizio cui sono soggetti il tipo di costruzione di un veicolo e i veicoli corrispondenti a questo tipo di costruzione;
- d) contiene in allegato il rapporto o i rapporti di valutazione;
- e) se necessario, specifica tutte le pertinenti dichiarazioni (di conformità e di verifica) rilasciate;
- f) specifica l'autorità competente a rilasciare il certificato e la data del rilascio e reca la firma dell'autorità;
- g) se necessario, specifica la durata della validità;
- h) per i veicoli che sottostanno all'articolo 6 paragrafo 4, contiene copia delle ulteriori ammissioni nazionali esistenti.

§ 3 Il certificato di esercizio comprende:

- a) tutte le informazioni indicate al paragrafo 2;
- b) il territorio di utilizzo del veicolo;
- c) i valori dei parametri contenuti nelle PTU ed eventualmente nelle prescrizioni nazionali di cui all'articolo 12 delle Regole uniformi APTU, per la verifica della compatibilità tecnica tra il veicolo e il territorio di utilizzo;
- d) la conferma del rispetto delle pertinenti PTU e prescrizioni nazionali di cui all'articolo 12 delle Regole uniformi APTU in riferimento ai parametri di cui alla lettera c);
- e) le condizioni di utilizzo del veicolo e altre limitazioni;
- f) i codici di identificazione dei veicoli cui si riferisce il certificato;
- g) informazioni sul detentore dei veicoli cui si riferisce il certificato alla data del rilascio;
- h) se necessario, la durata della validità.

§ 4 Il certificato di esercizio può riferirsi a un gruppo di veicoli singoli dello stesso tipo. In questo caso le informazioni richieste sulla base del paragrafo 3 sono specificate in modo che siano identificabili per ciascuno dei veicoli appartenenti al gruppo e la documentazione tecnica contiene un elenco della documentazione identificabile concernente le verifiche condotte su ciascun veicolo.

§ 5 La documentazione tecnica contiene le informazioni richieste in conformità alle disposizioni delle PTU.

§ 6 I certificati sono emessi in una delle lingue di lavoro conformemente all'articolo 1 paragrafo 6 della Convenzione.

§ 7 I certificati di cui ai paragrafi 2 e 3 sono trasmessi al richiedente dall'autorità competente.

§ 8 Il certificato di esercizio si riferisce all'oggetto. Una volta che il veicolo è in circolazione, se il detentore del certificato di esercizio (comprendente la documentazione tecnica) non coincide con l'attuale detentore del veicolo, il primo consegna immediatamente all'attuale detentore il certificato di esercizio unitamente alla documentazione per la manutenzione e mette a disposizione tutte le istruzioni ancora in suo possesso riguardanti la manutenzione e l'esercizio.

§ 9 Il paragrafo 8 si applica per analogia ai veicoli e ai materiali ferroviari ammessi in conformità all'articolo 19; la documentazione pertinente è costituita da documenti relativi all'ammissione e da qualsiasi altro documento contenente informazioni in tutto o in parte simili a quelle richieste per la documentazione tecnica e la documentazione per la manutenzione.

Art. 12 Modelli uniformi

§ 1 L'Organizzazione prescrive modelli uniformi per i certificati menzionati all'articolo 11 e per il rapporto di valutazione conformemente all'articolo 10 paragrafo 7.

§ 2 I modelli sono elaborati e adottati dalla Commissione di esperti tecnici e pubblicati sul sito Internet dell'Organizzazione.

§ 3 La Commissione di esperti tecnici può decidere di autorizzare e riconoscere come sostituti equivalenti certificati predisposti secondo modelli prestabiliti diversi da quelli prescritti nelle presenti Regole uniformi, ma che contengono le informazioni richieste in conformità all'articolo 11.

Art. 13 Registri

§ 1 I registri di immatricolazione sono creati sotto forma di una o più banche dati elettroniche nazionali o regionali, contenenti le informazioni sui veicoli per i quali è stato rilasciato un certificato di esercizio. I registri comprendono anche i veicoli ammessi secondo l'articolo 19; possono includere veicoli ammessi solo alla circolazione nel traffico nazionale. I registri devono:

- a) rispettare le specificazioni approvate dalla Commissione di esperti tecnici;
- b) essere aggiornati;
- c) essere accessibili alle autorità competenti di tutti gli Stati parti, alle imprese ferroviarie e ai gestori dell'infrastruttura come pure alle persone e organizzazioni che registrano veicoli o sono riportate nel registro.

§ 1a L'Organizzazione crea e tiene aggiornato o rende accessibile un registro dei certificati rilasciati dagli organismi incaricati della manutenzione (ECM) e degli organismi di certificazione degli ECM.

§ 1b L'Organizzazione crea e tiene aggiornato o rende accessibile un registro dei codici di registrazione dei detentori dei veicoli.

§ 2 [riservato]

§ 3 La Commissione di esperti tecnici può decidere di inserire in una banca dati altre informazioni da utilizzare nell'esercizio ferroviario, come ad esempio i tipi di costruzione, dati su dichiarazioni, ispezioni e manutenzione dei veicoli ammessi (compresa la successiva ispezione prevista), informazioni necessarie a stabilire la compatibilità tra un veicolo e la rete e dati su incidenti e incidenti tecnici nonché su registri riguardanti la codificazione di veicoli, siti, imprese di trasporto ferroviario, detentori, gestori d'infrastruttura, officine, ecc.

§ 4 La Commissione di esperti tecnici decide in merito a modifiche, fusioni o abolizioni dei registri e delle banche dati descritti nel presente articolo. Essa definisce l'architettura tecnico-funzionale dei registri descritti nel presente articolo e può anche stabilire quali dati sono necessari, quando e come devono essere forniti, la natura dei diritti di accesso e altre disposizioni amministrative e organizzative, comprese quelle riguardanti la struttura della banca dati da utilizzare. Il titolare della registrazione deve sempre notificare senza indugio all'organismo responsabile del registro il cambiamento di detentore, il cambiamento di ECM, i collocamenti fuori servizio, le immobilizzazioni ufficiali, la sospensione o il ritiro di certificati, le dichiarazioni o gli altri resoconti e i cambiamenti concernenti i veicoli, in deroga al tipo di costruzione ammesso.

§ 5 Nell'applicazione del presente articolo, la Commissione di esperti tecnici prende in considerazione i registri allestiti dagli Stati parti e dalle organizzazioni regionali in modo da evitare oneri eccessivi per le parti interessate, quali le organizzazioni regionali, gli Stati parti, le autorità competenti e l'industria. Allo scopo di ridurre al minimo anche i costi dell'Organizzazione e di ottenere sistemi di registri coerenti, tutte le parti interessate coordinano con l'Organizzazione i loro piani e lo sviluppo dei registri che rientrano nel campo di applicazione delle presenti Regole uniformi.

§ 6 Le informazioni registrate nella banca dati di cui al paragrafo 1 sono considerate, fino a prova del contrario, come prova dell'ammissione tecnica di un veicolo.

§ 7 La Commissione di esperti tecnici può decidere che le spese di allestimento e funzionamento della banca dati siano sostenute, in tutto o in parte, dagli utenti.

Art. 14 Iscrizioni e segni

§ 1 I veicoli ammessi alla circolazione devono riportare le iscrizioni e i segni previsti nelle PTU, tra cui anche un numero unico del veicolo.

L'autorità competente per il (primo) rilascio dell'ammissione all'esercizio è tenuta ad assicurarsi che a ciascun veicolo sia assegnato un codice alfanumerico di identificazione. Questo codice, che include il codice del (primo) Paese ad aver ammesso il

veicolo, deve essere riportato su ciascun veicolo e iscritto nel registro di immatricolazione nazionale (NVR) di suddetto Stato.

§ 2 La Commissione di esperti tecnici può definire un segno indicante che il veicolo che lo riporta è stato ammesso alla circolazione in traffico internazionale conformemente alle presenti Regole uniformi.

§ 3 La Commissione di esperti tecnici può stabilire i termini transitori entro i quali i veicoli ammessi alla circolazione nel traffico internazionale possono portare ancora iscrizioni e segni in deroga a quelli prescritti ai paragrafi 1 e 2.

Art. 15 Manutenzione dei veicoli

§ 1 I veicoli devono essere mantenuti in uno stato tale da rispettare le disposizioni dell'articolo 7. Lo stato dei veicoli non deve compromettere in alcun modo la sicurezza di esercizio e il loro utilizzo nel traffico internazionale non deve danneggiare l'infrastruttura, l'ambiente e la salute pubblica. A questo scopo, i veicoli devono essere resi disponibili per la manutenzione, le ispezioni e il ripristino e sottoposti a questo tipo di lavori, così come prescritto nella documentazione per la manutenzione. Il detentore è tenuto a nominare a tale scopo un ECM.

§ 2 Un ECM registrato nella banca dati prevista all'articolo 13 è assegnato a ciascun veicolo prima della sua ammissione all'esercizio o della sua utilizzazione sulla rete. L'ECM garantisce, mediante un sistema di manutenzione, che i veicoli di cui gli è stata affidata la manutenzione sono idonei a circolare in condizioni di sicurezza. L'ECM può fare capo a partner contrattuali, officine di manutenzione incluse.

La Commissione di esperti tecnici è responsabile dell'adozione e delle modifiche delle prescrizioni in materia di certificazione e di verifica applicabili agli ECM e alle officine di manutenzione. Tali prescrizioni sono contenute nell'allegato A delle presenti Regole uniformi.

L'ECM di un carro deve essere certificato da un organismo di certificazione degli ECM accreditato o riconosciuto in uno degli Stati parti, conformemente all'allegato A delle presenti Regole uniformi.

§ 3 Il detentore del veicolo mette a disposizione dell'ECM, nei limiti di quanto necessario ai fini della manutenzione, tutte le informazioni relative alle prescrizioni in materia di manutenzione, monitoraggio continuo o regolare e sospensione dell'esercizio.

L'ECM garantisce pertanto, direttamente o per il tramite del detentore, che il gestore dell'esercizio ferroviario disponga di informazioni affidabili sulla manutenzione e sulle limitazioni dell'esercizio, necessarie per la sicurezza dell'esercizio.

Il gestore dell'esercizio ferroviario, dal canto suo, fornisce in tempo utile all'ECM, direttamente o per il tramite del detentore, le informazioni riguardanti la gestione dei veicoli ferroviari di competenza dell'ECM (incluso chilometri percorsi, modo e misura di utilizzo, incidenti tecnici o incidenti).

§ 4 L'ECM di un veicolo ammesso redige e aggiorna la documentazione per la manutenzione e un resoconto della manutenzione per il veicolo. L'ECM deve infor-

mare il detentore sugli aggiornamenti del resoconto. La documentazione e i resoconti sono messi a disposizione dell'autorità nazionale competente per il controllo.

Art. 15a Formazione dei treni ed esercizio

§ 1 L'impresa di trasporto ferroviario deve controllare i rischi legati alla propria attività e, in particolare, all'esercizio dei treni. In tal senso deve assicurare che i treni soddisfino i criteri di base. Deve in particolare:

- a) assicurare la formazione e preparazione sicura e corretta dei treni, tra l'altro mediante controlli prima della loro partenza, compresi i controlli prima della loro partenza;
- b) tenere conto delle informazioni necessarie all'esercizio sicuro di ogni veicolo, incluse le possibili limitazioni dell'esercizio;
- c) utilizzare sempre i veicoli nel rispetto delle condizioni e limitazioni di utilizzo;
- d) rispettare le prescrizioni in materia di trasporto internazionale, come le specificazioni contenute nelle PTU corrispondenti;
- e) garantire che a ogni veicolo in esercizio sia stato assegnato un ECM e che quest'ultimo disponga, se necessario, di un certificato valido.

§ 2 Le prescrizioni di cui al paragrafo 1 si applicano per analogia agli organismi che non sono imprese di trasporto ferroviario e che provvedono all'esercizio di treni sotto la propria responsabilità.

§ 3 Nei limiti di quanto necessario ai fini dell'esercizio, il detentore fornisce a ogni impresa di trasporto ferroviario responsabile dell'esercizio del veicolo le informazioni relative a condizioni e limitazioni di utilizzo, manutenzione e monitoraggio continuo o regolare.

§ 4 Nei limiti di quanto necessario ai fini dell'esercizio, il gestore dell'infrastruttura fornisce a ogni impresa di trasporto ferroviario responsabile dell'esercizio di veicoli sulla propria rete le informazioni relative alle caratteristiche dell'infrastruttura.

Art. 16 Incidenti, incidenti tecnici e avarie gravi

§ 1 In caso di incidente, incidente tecnico o grave avaria dei veicoli, tutte le parti interessate (gestori dell'infrastruttura, detentori, ECM, imprese ferroviarie interessate ed eventuali altre parti) sono tenute:

- a) a prendere immediatamente tutte le misure necessarie per garantire la sicurezza del traffico ferroviario, il rispetto dell'ambiente e della salute pubblica;
e
- b) a stabilire le cause dell'incidente, dell'incidente tecnico o dell'avaria grave.

§ 1a Le misure previste al paragrafo 1 devono essere coordinate. Questo coordinamento spetta al gestore d'infrastruttura, salvo prescrizione contraria delle disposizioni vigenti nello Stato interessato. Oltre a imporre alle parti interessate l'obbligo di

eseguire un'indagine, lo Stato parte può chiedere che venga effettuata un'indagine indipendente.

§ 2 Un veicolo è considerato gravemente avariato quando non è possibile ripararlo con un intervento di piccola portata che gli permetterebbe di essere integrato in un treno e di circolare sulle proprie ruote senza pericolo per l'esercizio. Se la riparazione può essere portata a termine in meno di 72 ore o se i costi complessivi sono inferiori a 0,18 milioni di DSP, l'avaria non è considerata grave.

§ 3 Gli incidenti, gli incidenti tecnici e le avarie gravi sono comunicati immediatamente all'autorità o all'organismo che ha ammesso il veicolo alla circolazione. Quest'autorità o questo organismo può chiedere che il veicolo avariato sia presentato, possibilmente dopo la riparazione, per verificare la validità dell'ammissione all'esercizio concessa. Se del caso, dovrà essere rinnovata la procedura relativa alla concessione dell'ammissione all'esercizio.

§ 4 Gli Stati parti tengono registri, pubblicano rapporti d'indagine contenenti le loro conclusioni e raccomandazioni, informano le autorità responsabili interessate e l'Organizzazione sulle cause degli incidenti, degli incidenti tecnici e delle avarie gravi nel traffico internazionale accaduti sul loro territorio. La Commissione di esperti tecnici può esaminare le cause degli incidenti gravi, degli incidenti tecnici e delle avarie gravi nel traffico internazionale nell'ottica di un eventuale adeguamento delle prescrizioni per la costruzione e la gestione dei veicoli e, se necessario, può decidere in breve tempo di ordinare agli Stati parti di sospendere i pertinenti certificati di esercizio, certificati del tipo di costruzione o dichiarazioni.

§ 5 La Commissione di esperti tecnici può elaborare e adottare ulteriori regole obbligatorie riguardanti le indagini su incidenti gravi, incidenti tecnici e avarie gravi, nonché requisiti concernenti gli organismi d'indagine indipendenti di uno Stato e la forma e il contenuto dei rapporti. Essa può anche modificare i valori e i numeri di cui al paragrafo 2 e all'articolo 2 lettera ff).

Art. 17 Immobilizzazione e rifiuto dei veicoli

§ 1 Un'autorità competente, un'impresa di trasporto ferroviario o un gestore di infrastruttura non possono rifiutare veicoli per impedire che circolino su infrastrutture ferroviarie compatibili se sono rispettate le presenti Regole uniformi, le prescrizioni contenute nelle PTU, le eventuali condizioni speciali di ammissione definite dall'autorità di ammissione, nonché le prescrizioni di costruzione e di esercizio contenute nel RID.

Il presente articolo non ha effetto sugli obblighi dell'impresa di trasporto ferroviario derivanti dall'articolo 15a.

§ 2 L'autorità competente può ispezionare e immobilizzare un veicolo qualora si presuma un mancato rispetto del paragrafo 1; tuttavia, l'esame volto ad acquisire la certezza deve essere eseguito il più rapidamente possibile e, in ogni caso, entro 24 ore.

§ 3 Se uno Stato parte non sospende o non ritira un certificato entro il termine previsto all'articolo 5 paragrafo 7 o all'articolo 16 paragrafo 4, altri Stati parti hanno il diritto di rifiutare o di immobilizzare i veicoli interessati.

Art. 18 Inosservanza delle prescrizioni

§ 1 Fatto salvo il paragrafo 2 e l'articolo 10a paragrafo 4 lettera c), le conseguenze giuridiche risultanti dall'inosservanza delle presenti Regole uniformi e delle PTU sono disciplinate dalle disposizioni vigenti nello Stato parte la cui autorità competente ha concesso la prima ammissione all'esercizio, comprese le regole relative ai conflitti di leggi.

§ 2 Le conseguenze in diritto civile e penale risultanti dall'inosservanza delle presenti Regole uniformi e delle PTU sono disciplinate, per quanto riguarda l'infrastruttura, dalle disposizioni vigenti nello Stato parte in cui il gestore dell'infrastruttura ha la sede, comprese le regole relative ai conflitti di leggi.

Art. 19 Disposizioni transitorie

§ 1 [riservato]

§ 2 Le presenti Regole uniformi non hanno effetto sulle ammissioni all'esercizio rilasciate prima del 1° gennaio 2011 per i veicoli esistenti al 1° gennaio 2011 e muniti dell'iscrizione RIV o RIC come prova della loro conformità attuale alle disposizioni tecniche dell'accordo RIV 2000 (edizione rivista del 1° gennaio 2004) o dell'accordo RIC, né per i veicoli esistenti sprovvisti dell'iscrizione RIV o RIC ma che tuttavia sono ammessi e contrassegnati sulla base di accordi bilaterali o multilaterali tra gli Stati parti notificati all'Organizzazione.

§ 3 Fatto salvo il paragrafo 5, l'ammissione originaria di cui al paragrafo 2 è valida fino a quando il veicolo necessita di una nuova ammissione secondo l'articolo 10 paragrafo 11.

§ 4 Le iscrizioni e i segni di cui all'articolo 14 nonché i dati registrati nella banca dati prevista all'articolo 13 paragrafo 1 sono considerati prove sufficienti dell'ammissione. Qualsiasi modifica non autorizzata di queste iscrizioni è considerata una frode e come tale è punita in conformità alla legislazione nazionale.

§ 5 A prescindere da questa disposizione transitoria, il veicolo e la sua documentazione devono essere conformi alle disposizioni delle PTU in vigore riguardanti le iscrizioni e la manutenzione; deve essere ugualmente garantita la conformità alle disposizioni del RID in vigore, qualora applicabili. La Commissione di esperti tecnici può anche decidere, per ragioni di sicurezza o di interoperabilità debitamente motivate, che le disposizioni introdotte nelle PTU devono essere rispettate entro un termine stabilito.

§ 6 I veicoli esistenti che non rientrano nel campo di applicazione dei paragrafi 2 possono essere ammessi all'esercizio su richiesta di un richiedente all'autorità competente. Quest'ultima può esigere dal richiedente informazioni tecniche aggiuntive, analisi di rischio e/o controlli dei veicoli, prima di concedere un'ammissione di esercizio complementare. Le autorità competenti devono tuttavia tener conto, nella sua integralità, della tabella di equivalenza prevista all'articolo 13 delle Regole uniformi APTU.

§ 7 La Commissione di esperti tecnici può adottare altre disposizioni transitorie.

Art. 20 Controversie

Le controversie relative all'ammissione tecnica di veicoli destinati ad essere utilizzati in traffico internazionale possono essere deferite alla Commissione di esperti tecnici, se non sono state risolte mediante una negoziazione diretta tra le parti interessate. Tali controversie possono altresì essere sottoposte, in conformità alla procedura di cui al Titolo V della Convenzione, al tribunale arbitrale.

Art. 21 Appendici e raccomandazioni

§ 1 La Commissione di esperti tecnici decide dell'adozione o della modifica di un'appendice secondo la procedura stabilita agli articoli 16, 20 e 33 paragrafo 6 della Convenzione. Le decisioni entrano in vigore secondo l'articolo 35 paragrafi 3 e 4 della Convenzione.

§ 2 Una domanda di adozione o di modifica di un'appendice può essere presentata da:

- a) uno Stato parte;
- b) un'organizzazione regionale di cui all'articolo 2 lettera x) delle ATMF;
- c) un'associazione internazionale rappresentativa per i cui membri l'esistenza dell'appendice è indispensabile per ragioni di sicurezza e di economia nell'esercizio della loro attività.

§ 3 L'elaborazione delle appendici è di competenza della Commissione di esperti tecnici che, a seconda delle domande presentate secondo il paragrafo 2, si avvale dell'assistenza di appositi gruppi di lavoro e del Segretario generale.

§ 4 La Commissione di esperti tecnici può raccomandare procedure e procedimenti in relazione all'ammissione tecnica di materiale ferroviario impiegato nel traffico internazionale.

Campo d'applicazione l'8 agosto 2017¹⁸

Stati partecipanti	Ratifica Adesione (A)		Entrata in vigore	
Albania*	28 settembre	2000 A	1° luglio	2006
Algeria	4 febbraio	2003	1° luglio	2006
Armenia ^a	30 dicembre	2010 A	1° luglio	2011
Austria*	22 gennaio	2004	1° luglio	2006
Azerbaigian* ^a	12 maggio	2015 A	1° novembre	2015
Belgio	14 agosto	2007	14 agosto	2007
Bosnia e Erzegovina	16 maggio	2006	1° luglio	2006
Bulgaria	29 novembre	2004	1° luglio	2006
Ceca, Repubblica*	22 dicembre	2003	1° luglio	2006
Croazia	9 marzo	2001	1° luglio	2006
Danimarca	29 settembre	2004	1° luglio	2006
Estonia* ^a	20 agosto	2008 A	1° gennaio	2009
Finlandia	4 agosto	2004	1° luglio	2006
Francia	29 maggio	2006	1° luglio	2006
Georgia* ^a	24 ottobre	2011 A	1° maggio	2012
Germania	5 settembre	2003	1° luglio	2006
Grecia*	2 giugno	2008	2 giugno	2008
Iran ^b	15 giugno	2004 A	1° luglio	2006
Irlanda ^b	14 aprile	2016 A	14 aprile	2016
Italia	5 febbraio	2015	5 febbraio	2015
Lettonia* ^c	2 aprile	2004	1° luglio	2006
Liechtenstein	13 maggio	2003	1° luglio	2006
Lituania	10 novembre	2003	1° luglio	2006
Lussemburgo	29 giugno	2006	1° luglio	2006
Macedonia del Nord ^b	26 febbraio	2001 A	1° luglio	2006
Marocco	28 aprile	2011	28 aprile	2011
Monaco* ^b	11 luglio	2000 A	1° luglio	2006
Montenegro ^a	21 dicembre	2009 A	1° luglio	2010
Norvegia ^b	27 gennaio	2005	1° luglio	2006
Paesi Bassi	11 settembre	2002	1° luglio	2006
Pakistan* ^a	21 febbraio	2013 A	1° settembre	2013
Polonia	3 marzo	2003	1° luglio	2006
Portogallo*	7 aprile	2005	1° luglio	2006
Regno Unito*	29 giugno	2006	1° luglio	2006
Romania*	8 marzo	2002	1° luglio	2006
Russia* ^a	21 agosto	2009 A	1° febbraio	2010
Serbia ^b	24 gennaio	2001 A	1° luglio	2006
Siria	4 luglio	2005	1° luglio	2006
Slovacchia*	11 giugno	2004	1° luglio	2006

¹⁸ RU 2006 3101, 2007 4405, 2009 73, 2011 1933 3615, 2013 2195, 2015 1617 5987 e 2017 3983.

Una versione aggiornata del campo d'applicazione è pubblicata sul sito Internet del DFAE (www.dfae.admin.ch/trattati).

Stati partecipanti	Ratifica Adesione (A)		Entrata in vigore	
Slovenia	10 febbraio	2004	1° luglio	2006
Spagna ^b	18 giugno	2002	1° luglio	2006
Svezia	12 giugno	2015	12 giugno	2015
Svizzera*	7 maggio	2002	1° luglio	2006
Tunisia	31 agosto	2000	1° luglio	2006
Turchia	3 aprile	2006	1° luglio	2006
Ucraina* ^b	26 ottobre	2007 A	1° novembre	2007
Ungheria	15 aprile	2004	1° luglio	2006
Unione europea	23 giugno	2011 A	1° luglio	2011

* Riserve e dichiarazioni.

Le riserve e dichiarazioni non sono pubblicate nella RU, eccetto quelle della Svizzera. Il testo, in francese, tedesco e inglese, può essere consultato sul sito Internet dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali ferroviari (OTIF): www.otif.org oppure ottenuto presso la Direzione del diritto internazionale pubblico (DDIP), Sezione Trattati internazionali, 3003 Berna.

^a Adesione alla Conv. dopo il 1° lug. 2006.

^d Adesione al Prot. del 1999.

^g Adesione alla Conv. entro il 3 giu. 1999 e l'entrata in vigore del Prot. 1999.

Riserve e dichiarazioni

Dichiarazione della Confederazione Svizzera in relazione all'adesione dell'Unione europea alla COTIF

Depositata il 23 giugno 2011

Entrata in vigore per la Svizzera il 1° luglio 2011

A seguito della decisione relativa all'adesione dell'Unione europea alla COTIF, adottata il 23 giugno 2011 dalla 10^a Assemblea generale dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF), la Svizzera ha depositato la seguente dichiarazione:

«Conformemente all'articolo 42 della Convenzione del 9 maggio 1980¹⁹ relativa ai trasporti internazionali per ferrovia, modificata dal Protocollo di Vilnius del 3 giugno 1999 (COTIF), e all'articolo 11 dell'Accordo del 23 giugno 2011 relativo all'adesione dell'Unione europea alla COTIF, la Confederazione Svizzera dichiara che non applicherà, nelle relazioni reciproche con l'Unione europea e i suoi Stati membri e con gli Stati membri dell'Associazione europea di libero scambio (AELS), le disposizioni della COTIF che risultino in contraddizione con:

- i diritti e gli obblighi derivanti dall'Accordo del 21 giugno 1999²⁰ tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia,

¹⁹ RS 0.742.403.1

²⁰ RS 0.740.72

- i diritti e gli obblighi dell'allegato P della Convenzione del 4 gennaio 1960 istitutiva dell'AELS nella versione dell'Accordo di emendamento del 21 giugno 2001²¹ di tale Convenzione,

senza pregiudizio dell'oggetto e della finalità della COTIF, ma anche della sua piena applicazione ad altre Parti contraenti di questa Convenzione che non sono membri dell'Unione europea o dell'AELS.»

²¹ RS 0.632.31