

**Protocollo del 3 giugno 1999  
recante modifica della Convenzione relativa ai trasporti  
internazionali ferroviari (COTIF) del 9 maggio 1980  
(Protocollo 1999)**

RS 0.742.403.12; RU 2006 3101

---

**Modifica della Convenzione e delle Appendici**

In occasione della 24<sup>a</sup> sessione tenutasi a Berna il 10 dicembre 2009, la Commissione di revisione ha deciso di modificare gli articoli 9 e 27 della Convenzione (COTIF) e delle Appendici B (CIM), E (CUI), F (APTU) e G (ATMF).

Per la Svizzera le modifiche sono entrate in vigore il 1° dicembre 2010.

*Traduzione<sup>1</sup>*

## **Convenzione relativa ai trasporti internazionali ferroviari (COTIF)**

del 9 maggio 1980

---

### **Art. 9**            Unità di conto

§ 1 L'unità di conto prevista dalle Appendici è il Diritto di emissione speciale come definito dal Fondo monetario internazionale<sup>2</sup>.

§ 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 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. 27**            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 sulle finanze e la contabilità dell'Organizzazione (art. 15 par. 5 lett. e).

§ 2 Il Revisore verifica i conti dell'Organizzazione, compresi tutti i fondi fiduciari e i conti speciali, nel modo che ritiene necessario, per assicurarsi:

<sup>1</sup> Dai testi originali francese e tedesco (RO/AS 2011 5076).

<sup>2</sup> Vedi RS **0.979.1**

- a) che gli stati finanziari siano conformi ai registri e alla contabilità dell'Organizzazione;
- b) che le operazioni finanziarie di cui le situazioni rendono conto sono state svolte in conformità alle regole e ai regolamenti, alle disposizioni budgetarie e alle altre direttive dell'Organizzazione;
- c) che i valori e il denaro contante depositati in banca o in cassa siano stati verificati mediante certificati ricevuti direttamente dai depositari o effettivamente calcolati;
- d) che i controlli interni, compresa la revisione interna dei conti, siano adeguati;
- e) che tutti gli elementi dell'attivo e del passivo, nonché tutte le eccedenze e i deficit siano stati contabilizzati secondo procedure che ritiene soddisfacenti.

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

§ 4 Nel suo rapporto sulle operazioni finanziarie, il Revisore menziona:

- a) la natura e la portata della revisione effettuata;
- b) gli elementi connessi alla completezza o all'esattezza dei conti, ivi compreso, se del caso:
  - 1. le informazioni necessarie per una corretta interpretazione e valutazione dei conti,
  - 2. ogni importo che avrebbe dovuto essere riscosso ma che non è stato incluso nei conti,
  - 3. ogni importo che è stato oggetto di un impegno di spesa regolare o condizionale, e che non è stato contabilizzato oppure non è stato preso in considerazione nelle situazioni finanziarie,
  - 4. le spese non comprovate da documenti giustificativi sufficienti,
  - 5. la tenuta di registri contabili in buona e debita forma; occorre rilevare i casi in cui la presentazione concreta delle situazioni finanziarie si discosta dai principi contabili generalmente riconosciuti e costantemente applicati;
- c) le altre questioni riguardo alle quali occorre richiamare l'attenzione del Comitato amministrativo, ad esempio:
  - 1. i casi di frode o di presunta frode,
  - 2. lo spreco, l'utilizzazione abusiva di fondi o di altri averi dell'Organizzazione (quand'anche i conti relativi all'operazione effettuata fossero in regola),
  - 3. le spese che rischiano di comportare ulteriori notevoli costi per l'Organizzazione,
  - 4. qualsiasi irregolarità, generale o particolare, del sistema di controllo delle entrate e delle uscite o delle forniture e del materiale,

5. le spese non conformi agli intendimenti del Comitato amministrativo, tenendo conto dei bonifici debitamente autorizzati nell'ambito del bilancio preventivo,
  6. il superamento dei limiti dei crediti, in considerazione delle modifiche risultanti da bonifici debitamente autorizzati nell'ambito del bilancio preventivo,
  7. le spese non conformi alle autorizzazioni che le disciplinano;
- d) l'esattezza o l'inesattezza dei conti relativi alle forniture e al materiale, stabilita in base all'inventario e all'esame dei registri.

Inoltre il rapporto può riferire di operazioni contabilizzate durante un precedente periodo budgetario e per le quali nuove informazioni sono state ottenute, o di operazioni da effettuarsi in un ulteriore periodo budgetario, riguardo alle quali appare opportuno informare in anticipo il Comitato amministrativo.

§ 5 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.

---

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

---

**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 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 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 rinunciare 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 semiorchioni 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 ferroviarie 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 conoscenza 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 paragra-

fo 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 istradare 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 sostituto

§ 1 Quando il trasportatore ha affidato, in tutto o in parte, l'esecuzione del trasporto a un trasportatore sostituto, 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 sostituto 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 sostituto 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 sostituto che non lo abbia accettato espressamente e per scritto. Abbia o non abbia accettato il trasportatore sostituto 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 sostituto sono responsabili, la loro responsabilità è solidale.

§ 5 L'ammontare totale dell'indennità dovuta dal trasportatore, dal trasportatore sostituto 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 sostituto.

#### **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 perdita 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'aveute 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 speditore e il trasportatore possono convenire che lo speditore 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 speditore e il trasportatore possono convenire che lo speditore 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'aveute 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'aveute 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 speditore, 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 eseguiva 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 sostituito, 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 sostituito.

#### **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 restitu-

zione 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.

---

## **Regole uniformi concernenti il contratto di utilizzazione dell'infrastruttura nel traffico internazionale ferroviario (CUI – Appendice E alla Convenzione)**

---

### **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.

#### **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<sup>bis</sup>**          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 comunitaria.

§ 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 della Comunità europea o in uno Stato in cui vige la legislazione comunitaria a seguito di accordi internazionali conclusi con la Comunità europea.

§ 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 – Appendice F alla Convenzione)**

---

### **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 il bagagliaio che fa parte di un treno passeggeri;
- 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;
- 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 e 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.

§ 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) della Comunità europea. Quando è suddiviso in due colonne, il testo è diverso per le PTU e per le STI corrispondenti o per le altre regolamentazioni della Comunità europea. Il testo della PTU (disposizioni dell'OTIF) compare nella colonna di sinistra, mentre il testo della STI (Comunità 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 constatino 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 1882<sup>3</sup> 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).

#### **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 e gli altri materiali 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

<sup>3</sup> Non pubblicata nella RU.

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/passerele), 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 passeggeri*

Installazioni e ambienti per i passeggeri (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).

---

## **Regole uniformi concernenti l'ammissione tecnica di materiale ferroviario utilizzato in traffico internazionale (ATMF – Appendice G alla Convenzione)**

---

### **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 (futuri) 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 imprevisto 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 causati da materiale rotabile in movimento, incendi e altri incidenti;
- b) «ammissione del tipo di costruzione» designa la concessione del diritto in base al quale l'autorità competente autorizza un tipo di costruzione di un veicolo ferroviario, come base di ammissione all'esercizio di veicoli che sono conformi a questo tipo di costruzione;
- c) «ammissione all'esercizio» designa la concessione del diritto in base al quale l'autorità competente autorizza ciascun veicolo ferroviario o altro materiale ferroviario a circolare in traffico internazionale;
- 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 l'ammodernamento 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) «dichiarazione» designa la prova di una valutazione completa o parziale volta a confermare che un veicolo, un tipo di costruzione o un elemento di

costruzione rispettano le disposizioni delle Regole uniformi APTU e delle loro PTU (compresi i casi specifici applicabili e i requisiti nazionali in vigore conformemente all'art. 12 delle Regole uniformi APTU);

- g) «elemento di costruzione» o «componente» designa qualsiasi componente elementare, gruppo di componenti, equipaggiamento completo o parte di quest'ultimo, incorporati o destinati a essere incorporati in un veicolo ferroviario, in altro materiale ferroviario o in un'infrastruttura; il concetto di «elemento di costruzione» si riferisce sia a oggetti materiali che a oggetti non materiali, come ad esempio il software;
- h) «organismo incaricato della manutenzione» (ECM) designa l'organismo responsabile della manutenzione di un veicolo e che è iscritto come tale nel registro dei veicoli previsto all'articolo 13; questa definizione si applica anche agli altri materiali ferroviari;
- i) «requisiti essenziali» designa tutte le condizioni elencate nelle Regole uniformi APTU 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 ferroviari 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 gestisce dal punto di vista economico come mezzo di trasporto ed è iscritto come tale nel registro dei veicoli previsto all'articolo 13;
- o) «elenco dei compiti della manutenzione» designa i documenti che indicano le ispezioni e i lavori di manutenzione da eseguire su un (tipo di) veicolo o su altri materiali ferroviari e che vengono redatti in conformità alle prescrizioni e alle specificazioni delle PTU senza tralasciare gli eventuali casi specifici e i requisiti tecnici nazionali in vigore notificati secondo l'articolo 12 delle Regole uniformi APTU;
- p) «resoconto della manutenzione» designa la documentazione riguardante un veicolo ammesso o altri materiali ferroviari 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 esplicitamente trattati in una PTU;
- s) «altro materiale ferroviario» designa qualsiasi materiale ferroviario mobile, destinato a essere utilizzato in traffico internazionale e diverso da un veicolo ferroviario;
- t) «impresa di trasporto ferroviario» designa ogni impresa a statuto privato o pubblico:
- che è autorizzata a trasportare persone o merci su rotaia e che fornisce la trazione, o
  - che fornisce 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 ferroviari e altri materiali ferroviari ammessi in conformità alle presenti Regole uniformi e per la circolazione in condizioni di sicurezza di questi veicoli e di altri materiali ferroviari;
- v) «materiale ferroviario» designa i veicoli ferroviari, gli altri materiali ferroviari e l'infrastruttura ferroviaria;
- w) «veicolo ferroviario» designa ogni veicolo atto a circolare sulle proprie ruote su binari con o senza trazione;
- 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;
- ya) «RID» designa l'Appendice C della Convenzione;
- 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 che necessita di disposizioni particolari nelle PTU, temporanee o definitive, dovute 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 e altri materiali ferroviari destinati esclusivamente a un uso locale, regionale o storico, e da veicoli e altri materiali ferroviari 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 o di altro materiale ferroviario in traffico internazionale oppure autorizza il tipo di costruzione;
- dd) «certificato tecnico» designa la prova ufficiale di un'ammissione tecnica conseguita sotto forma di certificato del tipo di costruzione o di certificato di esercizio validi;
- ee) «documentazione tecnica» designa la documentazione relativa al veicolo o ad altri materiali ferroviari, contenente tutte le sue caratteristiche tecniche (caratteristiche del tipo di costruzione), un manuale d'uso e l'indicazione delle caratteristiche necessarie all'identificazione degli oggetti interessati;
- 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;
- ff) «tipo di costruzione» designa le caratteristiche elementari di progettazione del veicolo o di altri materiali ferroviari, coperte da un singolo certificato di esame descritto nel modulo di valutazione SB delle PTU;
- gg) «ammodernamento» designa qualsiasi importante lavoro di modifica eseguito su un sottosistema o su parti di esso allo scopo di migliorarne le prestazioni generali.

### **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 ferroviari e gli altri materiali ferroviari, messi in servizio conformemente alla vigente legislazione della Comunità europea e alla corrispondente legi-

slazione 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 o l'altro materiale ferroviario è stato autorizzato, 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 o l'altro materiale ferroviario non sia soggetto a una deroga.

Se queste condizioni non sono rispettate, per il veicolo o l'altro materiale ferroviario si applica l'articolo 6 paragrafo 4.

§ 2 I veicoli e gli altri materiali ferroviari, ammessi all'esercizio conformemente alle presenti Regole uniformi, sono considerati come messi in servizio negli Stati membri della Comunità europea e negli Stati che applicano la legislazione comunitaria a seguito di accordi internazionali conclusi con la Comunità europea:

- 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 o l'altro materiale ferroviario è stato autorizzato, 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 o l'altro materiale ferroviario non sia soggetto a una deroga.

Se queste condizioni non sono soddisfatte, il veicolo o l'altro materiale ferroviario è sottoposto ad autorizzazione secondo il diritto in vigore negli Stati membri della Comunità europea e negli Stati che applicano la legislazione comunitaria a seguito di accordi internazionali conclusi con la Comunità europea.

§ 3 L'ammissione all'esercizio, la circolazione e la manutenzione dei veicoli e degli altri materiali ferroviari utilizzati solo negli Stati membri della Comunità europea sono disciplinati dalle legislazioni comunitaria e nazionale applicabili. Questa disposizione è in vigore anche negli Stati parti che applicano la pertinente legislazione della Comunità europea a seguito di accordi internazionali conclusi con quest'ultima.

§ 4 I paragrafi 1 e 2 si applicano per analogia alle ammissioni/autorizzazioni dei tipi di veicoli.

§ 5 Un organismo incaricato della manutenzione (ECM) di carri e certificato in conformità all'articolo 15 paragrafo 2 è ritenuto certificato secondo la legislazione applicabile della Comunità 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.

#### **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 tipo, e
  - successivamente, l'ammissione all'esercizio ai veicoli individuali che rispondano a questo tipo di costruzione, mediante una procedura semplificata che conferma tale conformità.

§ 2 La valutazione della conformità di un veicolo o di un elemento di costruzione alle disposizioni delle PTU, sulle quali si basa l'ammissione, può essere suddivisa in diversi elementi di valutazione, ciascuno attestato da una dichiarazione. Gli elementi di valutazione e il modello di dichiarazione sono definiti dalla Commissione di esperti tecnici.

§ 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 competente in materia, secondo le leggi e le prescrizioni in vigore in ciascuno Stato parte.

§ 2 Le autorità indicate al paragrafo 1 possono trasferire o trasferiscono, secondo le disposizioni in vigore nel loro Stato, in tutto o in parte a organismi riconosciuti idonei e con sede nel loro Stato la competenza di eseguire valutazioni e anche di rilasciare le dichiarazioni 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);
- 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 idonei, gli organismi menzionati al paragrafo 2 devono rispettare le condizioni qui di seguito esposte.

- a) L'organismo 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; il direttore e il personale incaricato dell'esecuzione delle valutazioni o del rilascio dei certificati e delle dichiarazioni non devono essere coinvolti, né direttamente né come rappresentanti abilitati, nella progettazione, produzione, costruzione, manutenzione o utilizzazione di componenti, veicoli o materiali ferroviari. Ciò non esclude tuttavia la possibilità di scambi di informazioni tecniche tra fabbricanti o costruttori e questo organismo.

- b) L'organismo e il personale incaricato dell'esecuzione delle valutazioni le effettuano con la massima integrità professionale e la massima competenza tecnica possibili e non devono essere sottoposti, soprattutto da parte di persone o di gruppi di persone interessati ai risultati delle valutazioni, né a pressioni né a sollecitazioni, specialmente di natura finanziaria, che potrebbero influenzare la loro capacità di giudizio o i risultati delle loro ispezioni.
- c) In particolare, l'organismo e il personale responsabile dell'esecuzione delle valutazioni sono indipendenti, sul piano funzionale, dagli organismi incaricati delle inchieste in caso di incidenti.
- d) L'organismo impiega il personale e possiede i mezzi necessari per eseguire in modo appropriato i compiti tecnico-amministrativi collegati alle valutazioni; inoltre, dispone dell'equipaggiamento indispensabile allo svolgimento di valutazioni non ordinarie.
- e) Il personale incaricato delle valutazioni possiede:
  - una formazione tecnica e professionale appropriata;
  - una conoscenza soddisfacente dei requisiti relativi alle valutazioni eseguite e una pratica sufficiente di queste valutazioni; e
  - l'attitudine a rilasciare certificati e a redigere resoconti e rapporti che costituiscono la prova formale delle valutazioni effettuate.
- f) L'indipendenza del personale incaricato delle valutazioni è garantita. Nessun collaboratore può essere remunerato sulla base del numero di valutazioni effettuate o dei risultati di queste valutazioni.
- g) L'organismo stipula un'assicurazione di responsabilità civile, salvo che tale responsabilità non sia assunta dallo Stato in virtù della legislazione nazionale o salvo che le valutazioni non siano effettuate direttamente dallo Stato parte.
- h) Il personale dell'organismo è tenuto a osservare il segreto professionale riguardo a tutto ciò di cui viene a conoscenza nell'esercizio delle sue funzioni (ad eccezione delle autorità amministrative competenti nello Stato in cui esercitano questa attività), conformemente alle presenti Regole uniformi o a qualsiasi disposizione legale e/o regolamentazione dello Stato parte, compresa se del caso la legislazione della Comunità europea.

§ 4 I requisiti previsti al paragrafo 3 si applicano per analogia alle autorità che rilasciano l'ammissione tecnica.

§ 5 Uno Stato parte provvede, mediante notifica o, se necessario, mediante i mezzi previsti dalla legislazione comunitaria o dalla legislazione degli Stati che applicano



il diritto comunitario a seguito di accordi internazionali conclusi con la Comunità europea, a informare il Segretario generale in merito agli organismi incaricati dell'esecuzione di valutazioni e verifiche e del rilascio delle autorizzazioni, precisando l'ambito di competenza di ciascun organismo. Il Segretario generale pubblica e aggiorna un elenco degli organismi corredato dai loro numeri di identificazione e ambiti di competenza.

§ 6 Ogni Stato parte garantisce la costante sorveglianza degli organismi indicati al paragrafo 2 e dispone il ritiro della competenza a quegli organismi che non soddisfano più i criteri previsti al paragrafo 3, informandone senza indugio il Segretario generale.

§ 7 Se uno Stato parte ritiene che un'autorità di un altro Stato parte preposta alla valutazione o all'autorizzazione o un organismo al quale ha trasferito la sua competenza non soddisfi i criteri esposti al paragrafo 3, 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 conservi lo statuto che gli era stato conferito. La Commissione di esperti tecnici può decidere di ordinare allo Stato parte di sospendere o di ritirare le autorizzazioni rilasciate sulla base dei lavori realizzati dall'organismo o dall'autorità interessata.

#### **Art. 6** Validità dei certificati tecnici

§ 1 I certificati tecnici 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 sono sottoposte alle condizioni specificate nel presente articolo.

§ 2 Un'ammissione all'esercizio consente alle imprese di trasporto ferroviario di impiegare un veicolo 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 permette a questo stesso veicolo di circolare liberamente 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,
  - presenti 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, presenta un punto aperto relativo alla compatibilità tecnica con l'infrastruttura o è oggetto di una deroga, o

- non è conforme alle PTU relative al materiale rotabile e a tutte le altre disposizioni pertinenti; o

b) se nelle PTU non sono previsti tutti i requisiti essenziali;

le autorità competenti degli altri Stati possono esigere dal richiedente ulteriori informazioni tecniche, come ad esempio analisi di rischio e/o controlli dei veicoli, prima di concedere un'ammissione all'esercizio complementare.

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 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:

- a) di disposizioni identiche e di disposizioni dichiarate equivalenti;
- b) di disposizioni che non si riferiscono a un caso specifico; e
- c) 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 e restare ammesso alla circolazione in traffico internazionale, un veicolo ferroviario deve rispettare:

- a) le PTU; e
- b) le prescrizioni contenute nel RID, se applicabili.

§ 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 le PTU non si riferiscono a tutti i requisiti essenziali 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 adotta le direttive o le disposizioni vincolanti concernenti le deroghe alle disposizioni di cui all'articolo 7 e i metodi di valutazione che possono o devono essere utilizzati.

**Art. 8** Prescrizioni applicabili all'infrastruttura ferroviaria

§ 1 Per garantire che un veicolo ferroviario ammesso al traffico internazionale conformemente alle presenti Regole uniformi circoli in condizioni di sicurezza sull'infrastruttura ferroviaria e sia compatibile con quest'ultima, l'infrastruttura ferroviaria deve rispettare:

- a) le disposizioni contenute nelle PTU; e
- b) le disposizioni contenute nel RID, se applicabili.

§ 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 ferroviario o al veicolo ferroviario stesso.

§ 2 La domanda di rilascio di un certificato tecnico può essere presentata:

- a) dal costruttore;
- b) da un'impresa di trasporto ferroviario;
- c) dal detentore del veicolo;
- d) dal proprietario del veicolo;
- e) dal gestore d'infrastruttura.

§ 3 La domanda di certificato tecnico, comprese le dichiarazioni pertinenti, può essere presentata presso ogni autorità competente o organismo di uno degli Stati parti, nell'ambito delle competenze previste all'articolo 5.

§ 4 Se al veicolo si applica l'articolo 6 paragrafo 4, il richiedente indica 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 valutazione competenti cooperano al fine di facilitare il disbrigo della procedura per il richiedente.

§ 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 è concessa. Non è consentito il rilascio di ammissioni tecniche a fini di lucro.

§ 5a Le decisioni, le valutazioni, gli esami ecc. sono eseguiti in modo non discriminatorio.

§ 6 Il richiedente compila e allega alla sua domanda la documentazione tecnica e l'elenco dei compiti della manutenzione, contenenti le informazioni richieste nelle PTU. L'organismo di valutazione verifica, corregge e completa in modo appropriato le informazioni contenute nella suddetta documentazione, affinché essa rispecchi le caratteristiche del veicolo.

§ 7 Ciascuna valutazione è documentata dal suo autore in un apposito rapporto che giustifica le valutazioni effettuate e che precisa le disposizioni secondo le quali l'oggetto è stato valutato e se quest'ultimo ha superato la valutazione o meno.

§ 8 Chi presenta domanda per il rilascio di un certificato di esercizio secondo una procedura semplificata di ammissione tecnica (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.

§ 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 di assenza di disposizioni provvisorie pertinenti, 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 può mantenere la sua validità oppure se deve essere rinnovato. I criteri da verificare in caso di rinnovo di una ammissione del tipo di costruzione possono riguardare unicamente le disposizioni modificate. Il rinnovo dell'ammissione del tipo non pregiudica le ammissioni all'esercizio concesse sulla base dei tipi ammessi in precedenza.

§ 11 In caso di rinnovo o ammodernamento, l'ente aggiudicatore o il costruttore invia allo Stato parte interessato la documentazione occorrente per descrivere il progetto. Lo Stato parte esamina questa documentazione e, tenendo conto della strategia di attuazione indicata nelle PTU applicabili, decide se l'entità dei lavori è tale da rendere necessaria una nuova ammissione all'esercizio ai sensi delle presenti Regole uniformi.

Una nuova ammissione all'esercizio è necessaria in tutti i casi in cui il livello di sicurezza generale del sottosistema interessato può essere pregiudicato dai lavori previsti. Se è necessaria una nuova ammissione all'esercizio, 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, 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 notifica delle informazioni richieste alle lettere a) e 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 ferroviario 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 alla richiesta 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 ferroviario prescritti nel suo elenco dei compiti della 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 ferroviario, 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 ferroviario viene messo fuori servizio. Il collocamento fuori servizio deve essere comunicato all'autorità competente che ha concesso l'ammissione all'esercizio.

§ 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

§ 1 La Commissione di esperti tecnici è competente per l'adozione di altre disposizioni vincolanti concernenti le valutazioni e le regole procedurali per l'ammissione tecnica.

§ 2 A titolo integrativo, ma non in contraddizione con le disposizioni stabilite dalla Commissione di esperti tecnici conformemente al paragrafo 1, gli Stati parti o le organizzazioni regionali possono adottare (o mantenere) disposizioni concernenti

procedure vincolanti, dettagliate e non discriminatorie relative alle valutazioni e ai requisiti in materia di dichiarazioni. Queste disposizioni sono notificate al Segretario generale, che ne informa la Commissione di esperti tecnici, e pubblicate dall'Organizzazione.

**Art. 11** Certificati tecnici e dichiarazioni

§ 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 ferroviario;
- b) contiene in allegato la documentazione tecnica e il resoconto della manutenzione;
- c) se necessario, specifica i limiti e le condizioni particolari di esercizio cui sono soggetti il tipo di costruzione di un veicolo ferroviario e i veicoli ferroviari 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.

§ 3 Il certificato di esercizio comprende:

- a) tutte le informazioni indicate al paragrafo 2; e
- b) i codici di identificazione dei veicoli cui si riferisce il certificato;
- c) informazioni sul detentore dei veicoli cui si riferisce il certificato alla data del rilascio;
- d) se necessario, la durata di 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 e l'elenco dei compiti della manutenzione contengono 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 e le dichiarazioni sono notificati al richiedente.

§ 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 e l'elenco dei compiti della manutenzione) non coincide con l'attuale detentore del veicolo, il primo rimette immediatamente all'attuale detentore il certificato di esercizio unitamente al resoconto della manutenzione e mette a disposizione tutte le istruzioni dettagliate (supplementari) riguardanti la manutenzione e l'esercizio, tuttora in suo possesso.

§ 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, l'elenco dei compiti della manutenzione e il resoconto della manutenzione.

## **Art. 12** Modelli uniformi

§ 1 L'Organizzazione prescrive modelli uniformi per i certificati menzionati all'articolo 11, le dichiarazioni decise secondo l'articolo 4 paragrafo 2 e il rapporto di valutazione conforme all'articolo 10 paragrafo 7.

§ 2 I modelli sono elaborati e adottati dalla Commissione di esperti tecnici.

§ 3 La Commissione di esperti tecnici può decidere di autorizzare e riconoscere come sostituti equivalenti certificati e dichiarazioni 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 Sotto la responsabilità dell'Organizzazione e nella forma di banca dati elettronica, è allestito e aggiornato un registro contenente informazioni sui veicoli ferroviari per i quali è stato rilasciato un certificato di esercizio e sui tipi di costruzione per i quali è stato concesso un certificato del tipo di costruzione. Il registro comprende i veicoli ferroviari ammessi secondo l'articolo 19; può includere veicoli ferroviari ammessi solo alla circolazione nel traffico nazionale.

§ 2 La banca dati comprende anche un registro contenente informazioni sulle autorità competenti e gli organismi ai quali è stata trasferita la competenza in conformità all'articolo 5, nonché sui controllori accreditati/riconosciuti secondo l'articolo 15 paragrafo 2.

§ 3 La Commissione di esperti tecnici può decidere di inserire nella banca dati altre informazioni da utilizzare nell'esercizio ferroviario, come ad esempio dati su dichiarazioni, ispezioni e manutenzione dei veicoli ammessi (compresa la successiva ispezione prevista) 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, costruttori e organismi incaricati della manutenzione (ECM).



§ 4 La Commissione di esperti tecnici definisce l'architettura tecnico-funzionale della banca dati nonché le informazioni necessarie, la data e le modalità di fornitura dei dati, la natura dei diritti di accesso e altre disposizioni amministrative e organizzative, comprese quelle riguardanti la struttura della banca dati da utilizzare. Al Segretario generale sono sempre notificati senza indugio 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 sono considerate, fino a prova del contrario, come dimostrazione dell'ammissione tecnica di un veicolo ferroviario.

§ 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; mentre la fornitura e la modifica dei dati sono gratuite, la loro consultazione può essere sottoposta all'obbligo del pagamento di una tassa.

#### **Art. 14**           Iscrizioni e segni

§ 1 I veicoli ferroviari ammessi alla circolazione devono riportare:

- a) un'indicazione da cui risulti in modo inequivocabile che sono stati ammessi alla circolazione in traffico internazionale in conformità alle presenti Regole uniformi; e
- b) le altre iscrizioni e gli altri segni prescritti nelle PTU, compreso un codice di identificazione unico (il numero del veicolo).

L'autorità competente per il 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 (RIN), come previsto all'articolo 13.

§ 2 La Commissione di esperti tecnici definisce il segno previsto al paragrafo 1 lettera a) e i termini transitori entro i quali i veicoli ferroviari ammessi alla circolazione nel traffico internazionale possono portare ancora iscrizioni e segni in deroga a quelli prescritti al paragrafo 1.

#### **Art. 15**           Manutenzione

§ 1 I veicoli ferroviari e gli altri materiali ferroviari devono essere mantenuti in uno stato tale da rispettare le disposizioni stabilite nelle PTU e soddisfarle in permanenza, non compromettere in alcun modo la sicurezza di esercizio e non danneggiare

l'infrastruttura, l'ambiente e la salute pubblica con la loro utilizzazione nel traffico internazionale. A questo scopo, i veicoli e gli altri materiali ferroviari devono essere disponibili per la manutenzione, le ispezioni e il ripristino ed essere sottoposti a questo tipo di lavori così come prescritti nell'elenco dei compiti della manutenzione allegato al certificato di esercizio, nelle PTU, nelle condizioni speciali di ammissione di cui all'articolo 7a e nelle prescrizioni contenute nel RID.

§ 2 Un organismo incaricato della manutenzione (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. Possono fungere da ECM un'impresa ferroviaria, un gestore d'infrastruttura o un detentore. 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 esegue esso stesso la manutenzione o incarica apposite officine con cui ha stipulato dei contratti.

L'ECM di un carro dispone di un certificato valido rilasciato da un controllore esterno accreditato/riconosciuto in uno degli Stati parti.

La Commissione di esperti tecnici adotta regole dettagliate complementari riguardanti la certificazione e il controllo degli ECM, i controllori accreditati/riconosciuti, il loro accreditamento/riconoscimento nonché i controlli e i certificati di controllo. Le suddette regole precisano se sono equivalenti ai criteri applicabili al sistema di certificazione degli ECM adottato in seno alla Comunità europea o negli Stati in cui vige la legislazione comunitaria a seguito di accordi internazionali conclusi con la Comunità europea.

Queste regole, che comprendono anche regole relative al ritiro e alla sospensione dei certificati e degli accreditamenti, sono definite in un allegato alle presenti Regole uniformi di cui sono parte integrante.

§ 3 L'impresa che gestisce l'esercizio ferroviario è responsabile della circolazione dei treni in condizioni di sicurezza e assicura l'adeguata manutenzione dei veicoli in circolazione. L'ECM garantisce pertanto che il gestore dell'esercizio ferroviario disponga di informazioni affidabili sui dati e i processi di manutenzione e il gestore dell'esercizio ferroviario fornisce in tempo utile all'ECM le informazioni e i dati riguardanti la gestione dei veicoli e degli altri materiali ferroviari di competenza dell'ECM. In entrambi i casi, le informazioni e i dati pertinenti sono specificati nell'allegato indicato al paragrafo 2.

§ 4 L'ECM di un veicolo ammesso redige e aggiorna un resoconto della manutenzione per questo veicolo. Il resoconto è tenuto a disposizione dell'autorità nazionale competente che può controllarlo.

§ 5 La Commissione di esperti tecnici può adottare linee guida o regolamentazioni sulla certificazione e il controllo delle officine di manutenzione e sul riconoscimento reciproco dei certificati e dei controlli. Le regolamentazioni previste nel presente paragrafo sono definite in un allegato alle presenti Regole uniformi di cui fanno parte integrante e sono pubblicate sul sito Internet dell'Organizzazione.

**Art. 16** Incidenti, incidenti tecnici e avarie gravi

§ 1 In caso di incidente, incidente tecnico o grave avaria dei veicoli ferroviari, tutte le parti interessate (gestori d'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 incombe 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 richiedere l'esecuzione di 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 dei registri, pubblicano dei rapporti d'indagine contenenti le loro conclusioni e raccomandazioni, informano l'autorità responsabile del rilascio dei certificati di ammissione 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 ferroviari e di altri materiali ferroviari e, se necessario, può decidere in breve tempo di ordinare agli Stati parti di sospendere i certificati di esercizio, i certificati del tipo di costruzione o le dichiarazioni pertinenti.

§ 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/numeri di cui al paragrafo 2 e all'articolo 2 lettera ff).

**Art. 17** Immobilizzazione e rifiuto dei veicoli

§ 1 Un'autorità competente, un'altra impresa di trasporto ferroviario o un gestore di infrastruttura non possono rifiutare o immobilizzare veicoli ferroviari 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.

§ 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 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 L'articolo 3 paragrafo 1 si applica ai veicoli esistenti, rinnovati e ammodernati. Per i veicoli che sono stati ammessi al traffico internazionale sulla base del RIV, del RIC o di altri accordi internazionali pertinenti e che sono adeguatamente contrassegnati vigono le disposizioni transitorie previste in questo articolo.

§ 2 Alla data di entrata in vigore delle presenti Regole uniformi, i veicoli esistenti 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 sono considerati ammessi, conformemente alla loro compatibilità con le infrastrutture ferroviarie (indicata dalle iscrizioni sul veicolo), alla circolazione sulle reti degli Stati parti per le quali sono stati ammessi da uno degli Stati parti.

§ 2a I veicoli esistenti su cui non sono riportate le iscrizioni RIV o RIC, ma che sono stati ammessi e contrassegnati in conformità ad accordi bilaterali o multilaterali tra Stati parti notificati all'Organizzazione sono ugualmente considerati ammessi alla circolazione sulle reti coperte dal rispettivo accordo.

§ 3 L'ammissione transitoria conforme ai paragrafi 2 e 2a è valida fino a quando il veicolo necessita di una nuova ammissione secondo l'articolo 10 paragrafo 11.

§ 4 Le iscrizioni RIV e RIC o altre iscrizioni accettate dalla Commissione di esperti tecnici e riportate sul veicolo, nonché i dati registrati nella banca dati prevista all'articolo 13 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 che le disposizioni concernenti la sicurezza, introdotte nelle PTU, devono essere rispettate entro un termine stabilito, senza tener conto delle disposizioni transitorie.

§ 6 I veicoli esistenti che non rientrano nel campo di applicazione dei paragrafi 2 e 2a 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

Due o più Stati parti che hanno una controversia relativa all'ammissione tecnica di veicoli e di altri materiali ferroviari destinati ad essere utilizzati in traffico internazionale possono deferirla alla Commissione di esperti tecnici, se non sono riusciti a risolverla mediante una negoziazione diretta. Tali controversie possono altresì essere sottoposte, in conformità alla procedura di cui al Titolo V della Convenzione, al tribunale arbitrale.

Per mantenere il parallelismo d'impaginazione tra le edizioni italiana, francese e tedesca della RU, questa pagina rimane vuota.

Per mantenere il parallelismo d'impaginazione tra le edizioni italiana, francese e tedesca della RU, questa pagina rimane vuota.

