

Foglio Federale

Berna, 31 dicembre 1971

Anno LIV

Volume II

N° 53

Si pubblica di regola una volta la settimana. Abbonamento annuo fr. 22.—, semestrale fr. 16.—, Estero fr. 37.— con alliegata la Raccolta delle leggi federali. — Rivolgersi alla Tipografia Grassi & Co. (già Tipo-litografia Cantonale) Bellinzona

Telefono 092/25 18 71 — Ccp 65-690

11069

Messaggio

del Consiglio federale all'Assemblea federale concernente l'approvazione delle Convenzioni internazionali per il trasporto delle merci (CIM), dei viaggiatori e dei bagagli (CIV) per ferrovia

(Del 20 ottobre 1971)

Onorevoli signori, presidente e consiglieri,

Ci pregiamo sottoporvi un progetto di decreto federale che approva due Convenzioni internazionali del 7 febbraio 1970 per il trasporto delle merci (CIM), dei viaggiatori e dei bagagli (CIV) per ferrovia, come pure un secondo progetto di decreto federale riguardante l'accettazione di modificazioni alle convenzioni in oggetto.

Introduzione

I nuovi testi sostituiscono quelli del 25 febbraio 1961, entrati in vigore il 1° gennaio 1965, da voi approvati il 5 giugno 1962 (RU 1964 1025), e costituiscono l'approdo concreto della settima conferenza ordinaria di revisione che si è riunita a Berna dal 2 al 7 febbraio 1970, su convocazione del Consiglio federale, conformemente agli articoli 69 § 1 della CIM e 68 § 1 della CIV. Tale conferenza era diretta dall'on. Consigliere nazionale Alfredo Schaller, presidente sin dal 1959 del Comitato amministrativo dell'Ufficio centrale dei trasporti internazionali per ferrovia (OCTI). Ad essa erano rappresentati tutti gli Stati contraenti, la Ferrovia federale tedesca (DB), la Ferrovia popolare tedesca (DR) come pure i due Paesi invitati: il Libano e l'Unione delle repubbliche socialiste sovietiche. Sette organizzazioni inter-

nazionali erano rappresentate da osservatori. La delegazione del nostro Paese era composta da rappresentanti del Dipartimento politico, del Dipartimento dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie, delle imprese di trasporto pubblico e dei ceti interessati ai trasporti.

Le due Convenzioni, i loro Protocolli e l'Atto finale sono stati firmati dai seguenti Paesi: l'Algeria, l'Austria, il Belgio, la Bulgaria, la Danimarca, la Spagna, la Finlandia, la Francia, la Grecia, l'Ungheria, l'Irak, l'Irlanda, l'Italia, il Libano, il Liechtenstein, il Lussemburgo, il Marocco, la Norvegia, i Paesi Bassi, la Polonia, il Portogallo, la Romania, il Regno Unito della Gran Bretagna e dell'Irlanda del Nord, la Svezia, la Svizzera, la Siria, la Cecoslovacchia, la Tunisia, la Turchia e la Jugoslavia.

I. Estensione della revisione

La revisione apportò diversi ritocchi di carattere redazionale; le modificazioni di fondo furono poche: questa mancanza di importanti modificazioni non è forse chiaro segno che le parti nel contratto di trasporto sono contente delle convenzioni vigenti? Bisogna tuttavia riconoscere che queste erano state sperimentate solo durante tre anni, allorchando le commissioni preliminari hanno iniziato i loro lavori. Diverse disposizioni sono d'altronde già state modificate il 1° gennaio 1969 con la procedura di revisione semplificata prevista al § 3 degli articoli 69 CIM e 68 CIV. Una riforma importante, auspicata dalla precedente conferenza, è stata inoltre rinviata a più tardi. Essa consisteva in una ridistribuzione sistematica del contenuto delle CIM e CIV in un unico testo, non soggetto a revisione periodica, e in due regolamenti d'esecuzione facili da tenere a giorno. Una soluzione transitoria è stata ottenuta, aumentando il numero delle disposizioni suscettibili di essere modificate con procedura accelerata (vedi § 3 dei nuovi articoli 69 CIM e 64 CIV) e rinviando alle tariffe talune disposizioni dettagliate.

II. Principali modificazioni

Tenore e forma della lettera di vettura (art. 6 CIM)

La forma della lettera di vettura non è più prescritta, per cui anche il modulo non è più allegato. Quando le amministrazioni ferroviarie vorranno modificare tale documento, esse dovranno consultare, per salvaguardare gli interessi degli utenti, i Governi tramite l'OCTI, così come già avviene per le liste degli itinerari principali.

Da notare che nel traffico interno svizzero il modulo della lettera di vettura figura oggi soltanto nella tariffa (art. 130 del regolamento di trasporto), ciò che permette alle nostre ferrovie di adattare il formato della

lettera di vettura ai bisogni e alle possibilità tecniche e perfino di contentarsi unicamente dell'etichetta. Tali provvedimenti di razionalizzazione sono previsti anche nel traffico internazionale.

Itinerari e tariffe applicabili (art. 10 CIM)

In virtù del § 7, la ferrovia deve rimborsare all'avente diritto la differenza fra il prezzo calcolato, determinato in mancanza di sufficienti indicazioni del mittente, e quello risultante dall'applicazione della tariffa più vantaggiosa che la ferrovia avrebbe dovuto considerare. Finora tale rimborso era previsto soltanto trattandosi di una tariffa internazionale applicata a torto. Il testo è stato completato di modo che anche l'ipotesi contraria è regolata, vale a dire nel caso in cui il prezzo è calcolato in base alla sutura di tariffe interne pur esistendo una tariffa internazionale più vantaggiosa.

Termini di resa (art. 11 CIM)

Nell'interesse di un esercizio razionale i termini di resa sono stati ridotti. Per contro è stata attenuata la responsabilità per ritardo della resa, quando il danno non è provato (art. 34 § 1). Tale compromesso è stato elaborato dalla Camera di commercio internazionale (CCI) e dal Comitato internazionale dei trasporti (CIT).

Stato imballaggio e marcatura della merce (art. 12 CIM)

Per gli invii di piccole partite è richiesto d'ora in poi l'indirizzo del destinatario sui colli stessi o su di una etichetta accettata dalla ferrovia.

Diritto del mittente di modificare il contratto di trasporto (art. 21 CIM)

Il modulo «modificazioni del contratto di trasporto ordinate dal mittente» sparisce dalla Convenzione. Esso sarà redatto e pubblicato dalla ferrovia.

Limiti della responsabilità (art. 27 CIM)

Il § 3 lettera c è stato modificato, citando espressamente, fra i motivi di esonero, non solo le operazioni di carico difettose della merce, ma anche il carico in un carro che presenta un vizio apparente per il mittente. Questa aggiunta dovrebbe eliminare ogni dubbio sorto finora nella pratica.

Ammontare dell'indennità per perdita della merce (art. 31 CIM)

L'ammontare massimo per chilogrammo di peso lordo mancante è stato ridotto da 100 a 50 franchi oro. Le ferrovie avevano proposto fr. 25, ammontare previsto nella Convenzione stradale internazionale (CMR).

Prescrizione dell'azione (art. 47 CIM e 43 CIV)

Mentre il termine normale comporta, come innanzi, un anno, il termine più lungo applicabile a talune azioni è ridotto da tre a due anni.

Applicazione del diritto nazionale (art. 54 CIM e 50 CIV)

Dubbi finora possibili sono eliminati: oltre le disposizioni delle Convenzioni, anche le disposizioni speciali fondate su di esse, le disposizioni complementari e le tariffe internazionali avranno, in avvenire, la priorità sul diritto nazionale.

Scontrino del bagaglio (art. 19 CIV)

Questo documento subisce la stessa sorte come gli altri: le ferrovie ne stabiliranno d'ora in poi la forma.

Dichiarazione d'interesse alla riconsegna dei bagagli

Analogamente al traffico interno di diversi Paesi, fra cui il nostro, questa facoltà antiquata è soppressa.

Responsabilità per il trasporto dei viaggiatori, dei colli a mano e degli animali (art. 25 CIV)

Questa conferenza non è ancora riuscita a stabilire la responsabilità della ferrovia per i colli a mano che il viaggiatore non può sorvegliare, nei casi in cui gli stessi devono essere posti in un vano speciale (art. 11 § 5 1° cpv. CIV).

Regolamento relativo all'OCTI (allegato II alla CIM e I alla CIV)

L'Ufficio centrale avrà, in analogia ad altre organizzazioni internazionali, un direttore generale e un vice-direttore generale. Il Governo svizzero presenterà delle proposte al Comitato amministrativo limitatamente a questi due posti.

Le spese dell'Ufficio centrale erano finora sostenute dagli Stati contraenti in base a indennità massime per chilometro di linee iscritte fissate nelle convenzioni. Benché espresse in franchi oro, esse si riveleranno ben presto insufficienti, poiché il rincaro della vita precorre la svalutazione monetaria. La competenza di fissare le indennità è stata affidata, per questo motivo, alla conferenza incaricata di stabilire la composizione del comitato amministrativo per ogni periodo quinquennale: tale conferenza si riunisce infatti due volte più di sovente di quella di revisione.

Statuto relativo alla Commissione di revisione e alle Commissioni di esperti (allegato III alla CIM e II alla CIV)

Il sistema di voto è stato corretto, onde evitare che le delegazioni avverse ad una proposta, invece di contrastarla con un chiaro voto negativo, tendano a farla cadere mediante la semplice astensione, intesa a vanificare la condizione che i voti espressi raggiungano la metà delle delegazioni rappresentate.

Allegati I, IV, V e VI alla CIM

Questi allegati, soggetti alla procedura di revisione semplificata, saranno ripresi, all'entrata in vigore delle nuove convenzioni, con il testo in vigore a tale data.

Protocolli

Alle Convenzioni sono allegati due Protocolli e un Atto finale.

Il Protocollo addizionale è soggetto a ratifica. Questa volta esso contiene solo riserve. E' stata ripresa la riserva del Regno Unito che anche l'Irlanda ha fatta sua; quella della Francia è espressa in modo più generale che attualmente. Per contro, questo Protocollo non prevede più l'adozione delle Convenzioni, per via legislativa interna, da parte degli Stati o parti territoriali di Stati sulle cui linee le Convenzioni sono applicabili. Tale sistema, introdotto nel 1952, aveva il merito di aggirare le difficoltà riguardanti lo statuto politico della Germania. La conferenza ha preferito attendere il seguito che sarà dato a una domanda d'ammissione della Repubblica democratica tedesca, chiedendo nell'Atto finale al Governo svizzero «di fare il necessario, affinché, tenuto conto delle deliberazioni della Conferenza, una decisione su questa questione (partecipazione germanica) sia presa in tempo utile dagli Stati contraenti».

L'altro Protocollo riguarda le contribuzioni alle spese dell'OCTI e ne prevede gli aumenti. Esso è già entrato in vigore, poichè il comitato amministrativo ha stabilito, sulla sua base, le quote contributive degli Stati per quest'anno. Benché tale protocollo non sia espressamente soggetto a ratifica, siamo dell'opinione che esso, qui da noi, dovrebbe esserlo così come lo è, a nostra saputa, in diversi Paesi, dato che deroga alle Convenzioni in vigore (art. 2 § 1 dell'allegato V alla CIM e II alla CIV del 1961).

L'Atto finale infine, che non è soggetto a ratifica, dà, da un lato, la missione predetta al Governo svizzero sulla questione tedesca, e, d'altra parte, un duplice mandato all'OCTI: lo studio delle possibilità di riunire la CIV e la sua Convenzione addizionale e di proseguire i lavori intesi a modificare la struttura delle Convenzioni.

III. Costituzionalità del progetto

L'articolo 8 della Costituzione federale riserva alla Confederazione il potere di concludere trattati con Stati esteri. La competenza dell'Assemblea federale di approvare le convenzioni basa sull'articolo 85 cifra 5 della Costituzione. Siccome le convenzioni possono essere disdette nel termine di un anno prima dello spirare del primo periodo quinquennale, e di seguito per periodi triennali, il decreto che approva le convenzioni non è soggetto al referendum facoltativo previsto nell'articolo 89 capoverso 4 della Costituzione. Esso può quindi avere la forma di un decreto federale semplice.

Le nuove convenzioni prevedono, come le precedenti, due procedure di revisione speciali: quella accelerata, propria della commissione di revisione, istituita con il § 3 degli articoli 69 della CIM e 64 della CIV, e quella applicata dalle commissioni di esperti del RID, del RIP e del RICO (allegati I, IV e V alla CIM) in virtù dell'articolo 69 § 4 della CIM. Le decisioni di tutte queste commissioni sono notificate dall'OCTI ai Governi degli Stati contraenti e sono considerate accettate, a meno che, entro 4 mesi, cinque Governi almeno non abbiano formulato delle obiezioni. La convenzione non prevede dunque la ratifica di queste decisioni per assicurare un adattamento rapido di talune disposizioni all'evoluzione delle necessità delle ferrovie e dei loro utenti.

Benché i testi predetti precisino che sono i Governi e non gli Stati che entrano in considerazione, rimane il dubbio che le convenzioni stesse diano luogo ad una delegazione dei poteri in diritto interno. Per escludere ogni dubbio il Consiglio federale deve essere abilitato a pronunciarsi sulle decisioni menzionate. Ciò significa una modificazione della ripartizione delle competenze previste nell'articolo 85 cifra 5 della Costituzione; è quindi necessario un decreto dell'Assemblea federale preso in applicazione dell'articolo 85 cifra 2 della Costituzione. Trattandosi di una norma giuridica ai sensi dell'articolo 5 capoverso 2 della legge del 23 marzo 1962 sui rapporti fra i Consigli, tale decreto deve essere redatto sotto forma di una legge o di un decreto d'obbligatorietà generale e deve essere soggetto al referendum facoltativo. Poiché l'approvazione della convenzione fa l'oggetto di un decreto semplice e la competenza da attribuire al Consiglio federale entra nell'ambito dell'applicazione delle convenzioni, la forma della legge non sembra affatto appropriata. È questo il motivo per cui è proposta la forma di un decreto d'obbligatorietà generale. Per conformarsi strettamente all'articolo 6 capoverso 1 della legge sui rapporti fra i Consigli, la durata di validità del decreto deve essere limitata. Sarebbe opportuno di fissare tale durata a 15 anni.

I nuovi testi non portano, come risulta dalle modificazioni suesposte, nessuna innovazione difficile da armonizzare con il nostro diritto nazionale o che potrebbe turbare l'equilibrio economico delle parti contraenti. Tale risultato favorevole è da ascrivere anzitutto alla cooperazione sempre più

stretta fra gli utenti e la ferrovia nell'elaborazione di suggerimenti e poi di proposte governative, in modo particolare fra la CCI, nei cui ranghi i ceti svizzeri interessati svolgono un ruolo attivo, e il CIT, del quale le Ferrovie federali sono amministrazione gerente.

Senza esitare possiamo quindi raccomandare l'accettazione del progetto allegato.

Vogliate gradire, onorevoli signori presidente e consiglieri, i sensi della nostra massima stima.

Berna, 20 ottobre 1971.

In nome del Consiglio federale svizzero:

il Presidente della Confederazione,

Gnägi

il Cancelliere della Confederazione,

Huber

(Del _____)

visto gli articoli 8 e 85 cifra 5 della Costituzione federale;
visto il messaggio del Consiglio federale del 20 ottobre 1971¹⁾,

decreta:

¹ Sono approvati: la convenzione internazionale per il trasporto delle merci per ferrovia (CIM), la convenzione internazionale per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per ferrovia (CIV), il relativo protocollo addizionale e il protocollo concernente le contribuzioni alle spese dell'ufficio centrale, firmati a Berna il 7 febbraio 1970.

² Il Consiglio federale è autorizzato a ratificarli.

1) FF 1971 II 1537

(Disegno)

**Decreto federale
concernente l'accettazione di modificazioni alle convenzioni
internazionali per il trasporto delle merci, dei viaggiatori e
dei bagagli per ferrovia**

(Del _____)

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,

visto l'articolo 85 cifra 2 della Costituzione federale;

visto il messaggio del Consiglio federale del 20 ottobre 1971 ¹⁾,

decreta:

Art. 1

Il Consiglio federale è autorizzato, in virtù dell'articolo 69 §§ 3 e 4 della convenzione internazionale del 7 febbraio 1970 per il trasporto delle merci per ferrovia (CIM) e dell'articolo 64 § 3 della convenzione internazionale del 7 febbraio 1970 per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per ferrovia (CIV), a pronunciarsi sulle decisioni delle commissioni di revisione e d'esperti.

Art. 2

¹ Il presente decreto è pubblicato conformemente alla legge federale del 17 giugno 1874 concernente le votazioni popolari su leggi e risoluzioni federali.

² Il Consiglio federale stabilisce la data dell'entrata in vigore del presente decreto, la cui validità è limitata a 15 anni.

¹⁾ FF 1971 II 1537

Convenzione internazionale per il trasporto delle merci per ferrovia (CIM)

(Del 7 febbraio 1970)

I Plenipotenziari sottoscritti,

avendo riconosciuto la necessità di sottoporre a revisione la Convenzione internazionale per il trasporto delle merci per ferrovia, firmata a Berna il 25 febbraio 1961, hanno deciso in conformità dell'articolo 69 della Convenzione stessa, di concludere una nuova Convenzione a tale scopo ed hanno concordato i seguenti articoli:

Titolo I: Oggetto e portata della convenzione

Articolo 1

Ferrovie e trasporti ai quali si applica la Convenzione

§ 1. — La presente Convenzione si applica, salvo le eccezioni previste nei paragrafi seguenti, a tutte le spedizioni di merci consegnate per il trasporto con una lettera di vettura diretta, valida per un percorso che tocchi i territori di almeno due Stati contraenti e che comprenda esclusivamente linee iscritte nella lista compilata a norma dell'articolo 59.

§ 2. — Le spedizioni, la cui stazione¹⁾ di partenza e quella destinataria sono situate sul territorio di uno stesso Stato e che toccano il territorio di un altro Stato solamente in transito non sono soggette alla presente Convenzione:

a. quando le linee percorse in transito sono esercitate esclusivamente da una ferrovia dello Stato di partenza;

b. anche quando le linee percorse in transito non sono esercitate esclusivamente da una ferrovia dello Stato di partenza, se gli Stati o le ferrovie interessati abbiano concluso accordi in virtù dei quali questi trasporti non sono considerati come internazionali.

¹⁾ Per «stazione» s'intendono anche i porti dei servizi di navigazione e ogni impianto dei servizi automobilistici aperti al pubblico per l'esecuzione del contratto di trasporto.

§ 3. — Le spedizioni fra stazioni di due Stati limitrofi e tra stazioni di due Stati in transito per il territorio di un terzo Stato, se si effettuano su linee esercitate esclusivamente da ferrovie di uno di questi tre Stati, sono soggette al diritto di tale Stato, in tutti i casi in cui il mittente, utilizzando la relativa lettera di vettura, rivendichi il regime del regolamento interno applicabile a dette ferrovie, e se le leggi ed i regolamenti degli Stati interessati non vi si oppongano.

Articolo 2

Disposizioni relative ai trasporti combinati

§ 1. — Nella lista di cui all'articolo 1, oltre alle ferrovie, possono essere iscritte le linee regolari di servizi automobilistici o di navigazione che completino percorsi ferroviari e sulle quali siano eseguiti i trasporti internazionali, sotto riserva che quando esse colleghino almeno due Stati contraenti possono essere iscritte nella lista soltanto con il consenso comune di tali Stati.

§ 2. — Le imprese esercenti tali linee hanno tutti gli obblighi e tutti i diritti stabiliti per le ferrovie dalla presente Convenzione, salvo le deroghe rese necessarie dalle diverse modalità del trasporto. Tuttavia, non è permesso derogare alle regole sulla responsabilità stabilite dalla presente Convenzione.

§ 3. — Lo Stato che desidera fare iscrivere nella lista una delle linee indicate nel § 1 deve provvedere affinché le deroghe previste nel § 2 siano pubblicate con le stesse forme delle tariffe.

§ 4. — Per i trasporti internazionali eseguiti in parte da ferrovie ed in parte da servizi di trasporto diversi da quelli indicati nel § 1, le ferrovie possono concordare con le imprese di trasporto interessate disposizioni tariffarie con regime giuridico diverso da quello della presente Convenzione, per tener conto delle peculiarità di ciascun modo di trasporto. In tale caso, le ferrovie possono prescrivere l'uso di un documento di trasporto diverso da quello contemplato dall'articolo 6, § 1, della presente Convenzione.

Articolo 3

Oggetti esclusi dal trasporto

Sono esclusi dal trasporto:

- a. gli oggetti il cui trasporto è riservato all'Amministrazione postale, sia pure su uno solo dei territori da percorrere;
- b. gli oggetti che per le loro dimensioni, il loro peso o il loro condizionamento, non si prestano al trasporto richiesto, a causa degli impianti o del materiale anche di una sola delle ferrovie interessate;

c. gli oggetti il cui trasporto è proibito sia pure su uno solo dei territori da percorrere;

d. le materie e gli oggetti esclusi dal trasporto conformemente all'Allegato I alla presente Convenzione, salvo le deroghe previste nell'articolo 4, § 2.

Articolo 4

Oggetti ammessi al trasporto a determinate condizioni

§ 1. — Sono ammessi al trasporto a determinate condizioni:

a. le materie e gli oggetti ammessi al trasporto alle condizioni dell'Allegato I alla presente Convenzione o degli accordi e delle clausole tariffarie previste dal § 2;

b. i trasporti di feretri sono ammessi alle condizioni seguenti:

1° il trasporto deve essere eseguito a grande velocità;

2° le spese devono essere pagate dal mittente;

3° gli assegni e le spese anticipate non sono ammessi;

4° la lettera di vettura non deve contenere la menzione «fermo stazione»;

5° il trasporto è soggetto alle leggi ed ai regolamenti di ciascun Stato, a meno che non sia regolato da Convenzioni speciali fra più Stati; la scorta non è necessaria se il mittente si impegna, mediante menzione nella lettera di vettura, di far ritirare la salma entro il termine prescritto nel Paese di destinazione;

c. i veicoli ferroviari circolanti sulle proprie ruote sono ammessi alla condizione che una ferrovia constati che essi sono atti a circolare, e lo attesti con iscrizione sul veicolo stesso o con speciale certificato; le locomotive, i tenders e le automotrici devono inoltre essere scortati da un agente, fornito dal mittente, che sia particolarmente competente ad assicurarne la lubrificazione; i veicoli ferroviari circolanti sulle proprie ruote, diversi dalle locomotive, tenders e automotrici, possono essere scortati da un agente con il compito precipuo di assicurarne la lubrificazione. Se il mittente intende avvalersi di tale facoltà, deve farne menzione nella lettera di vettura;

d. gli animali vivi sono ammessi alle condizioni seguenti:

1° devono essere scortati da un custode fornito dal mittente. Il custode non è tuttavia necessario:

— se trattasi di piccoli animali consegnati per il trasporto in un imballaggio,

— se ciò è previsto dalle tariffe internazionali o

— se le ferrovie partecipanti al trasporto vi abbiano rinunciato su richiesta del mittente; in questo caso, salvo convenzione contraria, la ferro-

via è esonerata dalla responsabilità per perdita o avaria risultanti da un rischio che la scorta aveva per scopo di evitare.

Il mittente deve indicare nella lettera di vettura il numero dei custodi o, se le spedizioni non sono scortate, annotarvi la menzione «senza scorta»;

2° il mittente deve osservare le prescrizioni di polizia veterinaria degli Stati di partenza, di destinazione e di transito;

3° la lettera di vettura non deve contenere la menzione «fermo stazione»;

e. gli oggetti il cui trasporto presenta speciali difficoltà a causa delle loro dimensioni, del loro peso o del loro condizionamento, tenuto altresì conto degli impianti o del materiale anche di una sola delle ferrovie interessate, sono ammessi soltanto a particolari condizioni da determinare in ogni caso dalla ferrovia, previa intesa con il mittente; tali condizioni possono derogare alle prescrizioni stabilite dalla presente Convenzione.

§ 2. — Due o più Stati contraenti possono stabilire, mediante accordi, che talune materie e taluni oggetti esclusi dal trasporto in base all'Allegato I alla presente Convenzione siano ammessi a determinate condizioni al trasporto internazionale tra detti Stati, o che le materie e gli oggetti indicati nell'Allegato I siano ammessi a condizioni meno rigorose di quelle previste in tale Allegato.

Le ferrovie possono, altresì, mediante clausole inserite nelle loro tariffe, ammettere talune materie e taluni oggetti che l'Allegato I alla presente Convenzione esclude dal trasporto, o adottare condizioni meno rigorose di quelle previste nell'Allegato I per le materie e gli oggetti che tale Allegato ammette solo a determinate condizioni.

Gli accordi e le clausole tariffarie di tal genere devono essere comunicati all'Ufficio Centrale dei Trasporti Internazionali per Ferrovia.

Articolo 5

Obbligo al trasporto per la ferrovia

§ 1. — La ferrovia deve effettuare, alle condizioni della presente Convenzione, qualunque trasporto di merci, purchè:

a. il mittente osservi le prescrizioni della Convenzione;

b. il trasporto sia possibile con i mezzi normali di trasporto che permettono di soddisfare le ordinarie esigenze del traffico;

c. il trasporto non sia impedito da circostanze che la ferrovia non possa evitare ed alle quali non dipenda da essa ovviare.

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

§ 3. — La ferrovia ha l'obbligo di accettare soltanto le spedizioni il cui trasporto possa eseguirsi senza ritardo; le prescrizioni in vigore presso la stazione di partenza stabiliscono in quali casi questa deve accettare provvisoriamente in deposito le spedizioni che non si trovino nella condizione predetta.

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

a. il servizio sia soppresso o sospeso in tutto o in parte,

b. alcune spedizioni siano escluse o ammesse soltanto a determinate condizioni,

i provvedimenti adottati a tale scopo devono essere portati senza indugio a conoscenza del pubblico e delle ferrovie, le quali hanno l'obbligo di informare in proposito le ferrovie degli altri Stati ai fini della loro pubblicazione.

§ 5. — Le ferrovie possono decidere, di comune accordo e salvo approvazione dei loro Governi, di limitare al trasporto delle merci, per determinate relazioni, a punti di confine ed a Paesi di transito determinati.

Tali provvedimenti sono portati a conoscenza dell'Ufficio centrale che li comunica ai Governi degli Stati contraenti. Essi si considerano come accettati se, nel termine di un mese a decorrere dalla data della comunicazione, non sia stata formulata alcuna opposizione da parte di uno Stato contraente. In caso di opposizione, se l'Ufficio centrale non riesce a eliminare le divergenze, esso convoca i rappresentanti degli Stati contraenti.

Dal momento in cui questi provvedimenti possono essere considerati come accettati, l'Ufficio centrale ne informa gli Stati contraenti. Essi vengono quindi riportati in liste speciali e pubblicati nella forma prevista per le tariffe internazionali.

Tali provvedimenti entrano in vigore un mese dopo la comunicazione dell'Ufficio centrale, prevista al terzo alinea.

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

Titolo II: Del contratto di trasporto

Capitolo I: Forma e condizioni del contratto di trasporto

Articolo 6

Tenore e forma della lettera di vettura

§ 1. — Per ogni spedizione soggetta alla presente Convenzione, il mittente deve presentare una lettera di vettura debitamente compilata.

Le ferrovie fissano, per la piccola velocità e per la grande velocità, il modello di lettera di vettura, il quale deve prevedere un duplicato per il mittente.

Per quanto concerne le decisioni delle ferrovie riguardo al modello della lettera di vettura, sono applicabili per analogia le disposizioni dell'articolo 5, § 5, secondo alinea e prima frase del terzo alinea.

Per determinati traffici importanti o per determinati traffici tra Paesi limitrofi, le tariffe possono prescrivere l'impiego di una lettera di vettura semplificata, adattata alle caratteristiche dei traffici considerati.

§ 2. — Le lettere di vettura devono essere stampate in due od eventualmente in tre lingue, delle quali una almeno deve essere scelta tra le lingue francese, tedesca o italiana.

Le tariffe internazionali possono stabilire la lingua nella quale devono essere redatte nella lettera di vettura le indicazioni del mittente. In mancanza di disposizioni del genere, tali indicazioni devono essere redatte in una delle lingue ufficiali del Paese di partenza con l'aggiunta di una traduzione in francese, tedesco o italiano, a meno che le indicazioni non siano redatte in una di queste lingue.

La ferrovia può esigere che le indicazioni e dichiarazioni, da apporre dal mittente sulla lettera di vettura e sui suoi allegati, siano scritte in caratteri latini.

§ 3. — La scelta del modello bianco della lettera di vettura o di quello a bordi rossi indica se la merce deve essere trasportata a piccola od a grande velocità. La richiesta della grande velocità su una parte del percorso e della piccola sull'altra parte non è ammessa, salvo accordi fra tutte le ferrovie interessate.

§ 4. — Le indicazioni riportate sulla lettera di vettura devono essere scritte o stampate a caratteri indelebili. Non sono ammesse lettere di vettura corrette o raschiate, nè quelle sulle quali siano stati incollati pezzi di carta. Le cancellature sono tollerate purchè il mittente le approvi con la sua firma e, trattandosi del numero o del peso dei colli, ripeta in tutte lettere le quantità corrette.

§ 5. — La lettera di vettura deve portare, in ogni caso, le seguenti indicazioni:

a. la designazione della stazione destinataria, con tutte le specificazioni necessarie per evitare ogni equivoco nel caso di diverse stazioni che servano sia la stessa località, sia località aventi lo stesso nome o nome analoghi;

b. il nome e l'indirizzo del destinatario. Come destinatario deve essere indicata una sola persona fisica o altro soggetto di diritto. L'indicazione quale destinatario della stazione di destinazione o di un agente della me-

desima è ammessa soltanto se la tariffa applicabile lo consenta espressamente. Gli indirizzi senza l'indicazione del nome del destinatario, come «all'ordine di . . .», oppure «al portatore del duplicato della lettera di vettura», non sono autorizzati;

c. la designazione della merce. Il mittente deve indicare, con la prescritta denominazione, le merci ammesse al trasporto a determinate condizioni in virtù dell'articolo 4, § 1, lettera a, e del § 2, le altre merci, quando il mittente richieda l'applicazione di una determinata tariffa, con la denominazione da questa prevista e, in tutti gli altri casi, con la denominazione, corrispondente alla natura delle merci, usata in commercio nello Stato di partenza;

d. il peso o, in mancanza, una indicazione analoga conforme alle prescrizioni della ferrovia mittente. Quando le leggi od i regolamenti del Paese di partenza danno facoltà al mittente di consegnare le merci senza indicazione del peso, o senza l'indicazione che ne tiene luogo, tale peso o tale indicazione devono essere iscritti a cura della ferrovia di partenza;

e. per le spedizioni in piccole partite: il numero dei colli e la descrizione dell'imballaggio. Queste stesse indicazioni devono figurare nella lettera di vettura relativa ai carri completi con una o più parti di carico, spedite in traffico ferroviario-marittimo e che debbono essere trasbordate.

Per le spedizioni il cui carico incombe al mittente: il numero del carro e, inoltre, per i carri privati, la tara;

f. l'enumerazione dettagliata dei documenti che sono richiesti dalle autorità doganali e da altre autorità amministrative e che si trovano allegati alla lettera di vettura o che, in base alle indicazioni ivi contenute, sono da tenere a disposizione della ferrovia in una determinata stazione, in un ufficio doganale o in un ufficio di qualsiasi altra autorità;

g. il nome e l'indirizzo del mittente completati, se egli lo ritenga utile, con l'indirizzo telegrafico o telefonico. Una sola persona fisica o altro soggetto di diritto deve figurare come mittente sulla lettera di vettura. Se le leggi ed i regolamenti in vigore nella stazione mittente lo esigono, il mittente deve aggiungere al suo nome ed al suo indirizzo la propria firma manoscritta, a stampa od apposta mediante un timbro; a tal fine, il modello di lettera di vettura utilizzato può prevedere la menzione «firma».

§ 6. — La lettera di vettura, inoltre, deve contenere, se del caso, tutte le altre indicazioni previste nella presente Convenzione e, particolarmente, le seguenti:

a. l'indicazione «fermo stazione» o l'altra «da consegnare a domicilio», se questi modi di riconsegna sono ammessi nella stazione destinataria. Il mittente che richiede la riconsegna della spedizione nel raccordo del

destinatario deve iscrivere sulla lettera di vettura la corrispondente indicazione, dopo il nome e l'indirizzo del destinatario;

b. le tariffe da applicare, particolarmente le tariffe speciali od eccezionali previste nell'articolo 11, § 4, lettera c, e nell'articolo 35;

c. la somma in cifre rappresentante l'interesse alla riconsegna, dichiarato in conformità dell'articolo 20;

d. le spese che il mittente prende a suo carico in conformità delle disposizioni dell'articolo 17;

e. l'importo in cifre dell'assegno e delle spese anticipate (art. 19);

f. l'itinerario prescritto in conformità alle disposizioni dell'articolo 10, § 1, e l'indicazione delle stazioni nelle quali devono compiersi le operazioni doganali e di altre autorità amministrative;

g. le indicazioni relative alle formalità richieste dalle autorità doganali e da altre autorità amministrative, conformemente all'articolo 15, § 1, secondo alinea;

h. l'indicazione che il destinatario non ha il diritto di modificare il contratto di trasporto; detta indicazione deve essere così redatta: «Destinatario non autorizzato a dare ordini ulteriori»;

i. il numero dei custodi o l'indicazione «senza scorta», conformemente all'articolo 4, § 1, lettera d, 1°.

§ 7. — Se nella lettera di vettura lo spazio riservato alle indicazioni del mittente risulta insufficiente, è necessario utilizzare fogli complementari che diventano parti integranti della lettera di vettura. Questi fogli complementari devono avere lo stesso formato della lettera di vettura e devono essere compilati a decalco in tanti esemplari quanti ne comporta la lettera di vettura ed essere firmati dal mittente. La lettera di vettura deve menzionare l'esistenza dei fogli complementari. Se viene indicato il peso totale della spedizione, tale indicazione deve essere riportata sulla lettera di vettura medesima.

§ 8. — Non è permesso inserire nella lettera di vettura altre dichiarazioni, salvo che esse siano prescritte o ammesse dalle leggi e dai regolamenti d'uno Stato o dalle tariffe, e non siano contrarie alla presente Convenzione.

E' vietato sostituire la lettera di vettura con altri documenti o unirvi documenti diversi da quelli prescritti o ammessi dalla presente Convenzione o dalle tariffe.

§ 9. — Per ogni spedizione deve essere compilata una lettera di vettura. Tuttavia, non debbono essere consegnate al trasporto, con una stessa lettera di vettura:

a. le merci che, a causa della loro natura, non possono essere caricate insieme senza inconvenienti;

b. le merci il cui carico incombe in parte alla ferrovia e in parte al mittente;

c. le merci il cui carico in comune costituisca infrazione alle prescrizioni della dogana o di altre autorità amministrative;

d. le merci ammesse al trasporto a determinate condizioni, quando si tratti di materie e oggetti il cui carico in comune o con altre merci è vietato in base all'Allegato I della presente Convenzione od in virtù degli accordi e delle clausole tariffarie previsti all'articolo 4, § 2.

§ 10. — Una sola lettera di vettura non può riguardare che il carico di un solo carro. Tuttavia, con una sola lettera di vettura possono essere consegnati al trasporto:

a. le cose indivisibili e quelle di dimensioni eccezionali il cui carico richieda più di un carro;

b. le spedizioni caricate in più carri, quando disposizioni particolari inerenti al traffico, tariffe internazionali o accordi tra le ferrovie interessate l'autorizzino per la totalità del percorso.

§ 11. — Il mittente può iscrivere nell'apposito spazio della lettera di vettura, soltanto a titolo di semplice informazione per il destinatario e senza che ne derivino obblighi o responsabilità per la ferrovia, indicazioni riferentisi alla spedizione, come ad esempio:

«Spedizione di N . . . »;

«D'ordine di N . . . »;

«A disposizione di N . . . »;

«Da rispedire a N . . . »;

«Assicurata presso N . . . »;

«Per la linea di navigazione N . . . » o «per la nave N . . . »;

«Proveniente dalla linea di navigazione N . . . » o «dalla nave N . . . »;

«Per la linea automobilistica N . . . »;

«Proveniente dalla linea automobilistica N . . . »;

«Per la linea aerea N . . . »;

«Proveniente dalla linea aerea N . . . »;

«Per l'esportazione a destinazione di N . . . ».

Articolo 7

Responsabilità per le indicazioni della lettera di vettura.

Provvedimenti nei casi di sopraccarico. Soprattasse

§ 1. — Il mittente è responsabile dell'esattezza delle indicazioni e dichiarazioni esposte a sua cura nella lettera di vettura; egli sopporta tutte le

conseguenze delle indicazioni o delle dichiarazioni che fossere irregolari, inesatte, incomplete o che fossero inserite in uno spazio diverso da quello che è assegnato a ciascuna di esse; se tale spazio è insufficiente, il mittente vi deve apporre una annotazione che rinvi alla parte della lettera di vettura dove ha trovato posto il completamento dell'iscrizione.

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

Se si tratta della verifica del contenuto della spedizione, il mittente o il destinatario devono essere invitati ad assistervi, a seconda che essa sia eseguita nella stazione di partenza o nella stazione destinataria. Se l'interessato non si presenta o se la verifica è eseguita in corso di trasporto e in mancanza di altre prescrizioni legali o regolamentari in vigore nello Stato nel quale si effettua la verifica stessa, vi si deve procedere con l'assistenza di due testimoni estranei alla ferrovia. La ferrovia può però procedere ad una verifica del contenuto durante il trasporto soltanto se tale operazione è imposta dalle necessità dell'esercizio o dai regolamenti delle autorità doganali o di altre autorità amministrative.

Il risultato della verifica delle indicazioni contenute nella lettera di vettura deve essere iscritto su detto documento. Se la verifica è eseguita nella stazione di partenza, il risultato deve essere annotato anche sul duplicato della lettera di vettura, se questo è ancora in possesso della ferrovia. Se la spedizione non corrisponde alle indicazioni della lettera di vettura o se non sono state osservate le prescrizioni relative al trasporto delle merci ammesse a determinate condizioni, le spese provocate dalla verifica gravano sulla merce, a meno che non siano state pagate subito.

§ 3. — Le leggi ed i regolamenti di ciascuno Stato stabiliscono le condizioni in cui la ferrovia è tenuta a constatare il peso della merce o il numero dei colli, nonchè la tara effettiva dei carri.

La ferrovia ha l'obbligo di indicare nella lettera di vettura il risultato delle constatazioni eseguite circa il peso, il numero dei colli e la tara effettiva dei carri.

§ 4. — Nel caso di pesatura con bilance a ponte, il peso viene stabilito deducendo, dal peso totale del carro carico, la tara iscritta sul medesimo, a meno che dalla apposita pesatura del carro vuoto non risulti una tara differente.

Le pesature effettuate con bilance a ponte di privati sono assimilate a quelle eseguite con le bilance a ponte della ferrovia, purchè siano soddisfatte le condizioni all'uopo stabilite dalla competente ferrovia.

§ 5. — Se dalla pesatura effettuata dalla ferrovia dopo la conclusione del contratto di trasporto risulti una differenza di peso, il peso con-

statato dalla stazione mittente, o, in mancanza di esso, il peso dichiarato dal mittente, resta determinante per il calcolo del prezzo del trasporto nei casi seguenti:

a. se la differenza è manifestamente dovuta alla natura della merce o alle influenze atmosferiche;

b. se dalla pesatura effettuata dalla ferrovia dopo la conclusione del contratto di trasporto, ed eseguita con bilancia a ponte, non risulta una differenza superiore al due per cento del peso constatato dalla stazione mittente, o, in mancanza di ciò, del peso dichiarato dal mittente.

§ 6. — Per le spedizioni le cui operazioni di carico incombono al mittente, questi deve rispettare il limite di carico. Le prescrizioni concernenti i limiti di carico da osservare sono pubblicate nelle stesse forme delle tariffe. La ferrovia indica al mittente che ne faccia domanda il limite di carico da osservare.

§ 7. — Senza pregiudizio del pagamento della differenza del prezzo del trasporto e di una indennità per eventuali danni, la ferrovia può percepire una soprattassa nei casi ed alle condizioni di cui appresso:

a. la soprattassa è di due franchi per Kg di peso lordo dell'intero collo:

1° in caso di dichiarazione irregolare, inesatta o incompleta delle materie e degli oggetti esclusi dal trasporto in base all'Allegato I,

2° nel caso sia di dichiarazione irregolare, inesatta o incompleta delle materie e degli oggetti ammessi al trasporto a determinate condizioni in base all'Allegato I, sia di inosservanza di dette condizioni;

b. la soprattassa è di quindici franchi per ogni 100 Kg di peso eccedente il limite di carico, nel caso di sopraccarico di un carro caricato dal mittente;

c. la soprattassa è uguale al doppio della differenza:

1° tra le tasse di porto che avrebbero dovuto essere riscosse dal punto di partenza al punto di arrivo e quelle che sono state calcolate, nel caso di dichiarazione irregolare, inesatta od incompleta della natura di una spedizione composta di merci diverse da quelle previste alla lettera *a* o in generale in caso di dichiarazione che possa far beneficiare la spedizione di una tariffa più ridotta di quella effettivamente applicabile;

2° tra le tasse di porto relative al peso dichiarato e quelle relative al peso constatato, nel caso di indicazione di un peso inferiore a quello reale.

Quando una spedizione è costituita da merci tassate a prezzi differenti ed il peso di ciascuna di esse può essere determinato senza difficoltà, la soprattassa è calcolata secondo la tassa applicabile a ciascuna merce, se da tale calcolo risulta una soprattassa inferiore;

d. se per un medesimo carro si verificano indicazione di peso inferiore al peso reale e sopraccarico, sono rimosse cumulativamente le soprattasse spettanti per queste due infrazioni.

§ 8. — La soprattassa da riscuotere in base al § 7 grava sulla merce trasportata, qualunque sia il luogo nel quale furono constatati i fatti che la giustificano.

§ 9. — L'ammontare delle soprattasse e il motivo della loro riscossione devono essere indicati nella lettera di vettura.

§ 10. — La soprattassa non è dovuta:

a. in caso di indicazione inesatta del peso, quando la ferrovia, secondo le norme in vigore nella stazione di partenza, ha l'obbligo di eseguire la pesatura;

b. in caso di indicazione inesatta del peso o in caso di sopraccarico, se il mittente abbia domandato nella lettera di vettura che la pesatura sia eseguita dalla ferrovia;

c. in caso di sopraccarico derivato, in corso di trasporto, da influenze atmosferiche, quando sia provato che il carico del carro non superava il limite di carico al momento in cui la stazione di partenza accettò il trasporto;

d. in caso di aumento di peso sopravvenuto durante il trasporto, senza che vi sia sopraccarico, se è provato che l'aumento è dovuto ad influenze atmosferiche;

e. in caso di indicazione inesatta del peso senza che vi sia sopraccarico, quando la differenza fra il peso indicato nella lettera di vettura e il peso constatato non superi il tre per cento del peso dichiarato;

f. in caso di sopraccarico di un carro, se la ferrovia non ha pubblicato nè indicato al mittente il limite di carico in modo tale da permettergli di osservarlo.

§ 11. — Quando il sopraccarico di un carro viene constatato dalla stazione di partenza o da una stazione intermedia, l'eccedenza di carico può essere scaricata dal carro, anche se non vi sia luogo alla percezione di una soprattassa. Il mittente è, se del caso, invitato, senza ritardo, a far conoscere come intenda disporre della eccedenza di carico.

Tuttavia, il destinatario che abbia modificato il contratto di trasporto in base all'articolo 22, deve essere avvisato e invitato a dare istruzioni circa l'eccedenza di carico.

Il sopraccarico è tassato, per il percorso effettuato, in base al prezzo di trasporto applicato al carico principale, con l'eventuale soprattassa pre-

vista nel § 7; in caso di scarico, le spese di questa operazione sono riscosse in base alla tariffa delle tasse accessorie della ferrovia che vi provvede.

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

Articolo 8

Conclusione del contratto di trasporto. Duplicato della lettera di vettura

§ 1. — Il contratto di trasporto è concluso nel momento in cui la ferrovia di partenza accetta al trasporto la merce accompagnata dalla lettera di vettura. La stazione di partenza certifica l'accettazione apponendo sulla lettera di vettura il suo bollo con la data dell'accettazione.

§ 2. — L'apposizione del bollo sulla lettera di vettura e, se del caso, su ciascun foglio complementare deve aver luogo immediatamente dopo la consegna della totalità della spedizione menzionata nella lettera di vettura e — se lo prevedono le prescrizioni in vigore alla stazione mittente — dopo il pagamento delle spese che il mittente prende a suo carico o dopo il deposito della garanzia conformemente all'articolo 17, § 7. Il bollo deve essere apposto in presenza del mittente se questi lo domanda.

§ 3. — Dopo l'apposizione del bollo, la lettera di vettura fa prova del contratto di trasporto.

§ 4. — Tuttavia, per le merci il cui carico spetta al mittente a norma delle prescrizioni di tariffa o di accordi con lui presi, se accordi del genere sono ammessi alla stazione di partenza, le indicazioni della lettera di vettura relative sia al peso della merce, sia al numero dei colli, non fanno prova contro la ferrovia se non in quanto la verifica del peso o del numero dei colli sia stata fatta dalla ferrovia e sia stata annotata nella lettera di vettura. Quando del caso, tali indicazioni possono essere provate dalla ferrovia con altri mezzi diversi dalla verifica e dalla constatazione risultanti sulla lettera di vettura.

La ferrovia non è responsabile nè del peso della merce nè del numero dei colli risultanti dalle indicazioni della lettera di vettura se è evidente che nessuna mancanza effettiva corrisponda alla differenza di peso o di numero dei colli.

§ 5. — La ferrovia è tenuta a certificare, con l'apposizione del bollo a data sul duplicato della lettera di vettura, il ricevimento della merce e la data della sua accettazione al trasporto, prima di restituire il duplicato stesso al mittente.

Questo duplicato non ha il valore nè della lettera di vettura che accompagna la spedizione, nè di un titolo di credito negoziabile.

Articolo 9

Tariffe. Accordi particolari

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

Tuttavia, la pubblicazione delle tariffe internazionali è obbligatoria soltanto negli Stati le cui ferrovie partecipano a queste tariffe come reti di partenza o di arrivo.

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

a. se una tariffa internazionale prevede l'estensione di una tariffa interna al percorso totale, si applicano i termini di pubblicazione di detta tariffa interna;

b. se le maggiorazioni dei prezzi di una tariffa internazionale derivano da un aumento generale dei prezzi delle tariffe interne di una ferrovia partecipante, esse entrano in vigore il giorno successivo a quello della loro pubblicazione, purchè l'adattamento dei prezzi della tariffa internazionale, determinato da tale aumento, sia stato annunciato almeno quindici giorni prima. Detto annuncio non può precedere, tuttavia, la data di pubblicazione dell'aumento dei prezzi delle tariffe interne in parola;

c. se le tasse di porto e le tasse accessorie previste nelle tariffe internazionali devono essere modificate per tener conto delle fluttuazioni dei cambi o se devono essere rettificati errori manifesti, tali modificazioni e rettifiche entrano in vigore il giorno successivo a quello della loro pubblicazione.

Le tariffe devono contenere tutte le indicazioni necessarie per il calcolo delle tasse di porto e delle tasse accessorie e specificare, eventualmente, le condizioni nelle quali sarà tenuto conto dei cambi.

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

§ 2. — Le tariffe debbono indicare tutte le condizioni speciali per i diversi trasporti e particolarmente a quale regime di velocità dette tariffe si applicano. Se, per tutte le merci o per alcune di esse, o per determinati percorsi, una ferrovia ha un tipo di tariffa che ammette un solo regime di velocità, questo tipo di tariffa può essere applicato alle spedizioni eseguite tanto con la lettera di vettura per la piccola velocità, quanto con la

lettera di vettura per la grande velocità, a condizione che valgano per ognuna di queste lettere di vettura i termini di resa risultanti dagli articoli 6, § 3, e 11.

Le condizioni delle tariffe sono valide purchè non siano contrarie alla presente Convenzione; in caso diverso esse sono considerate nulle ed inesistenti.

Le tariffe internazionali possono essere dichiarate obbligatoriamente applicabili nel traffico internazionale, con l'esclusione delle tariffe interne, purchè in media non comportino tasse sensibilmente superiori a quelle risultanti dalla sutura delle tariffe interne.

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

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

Le ferrovie possono concludere, con riserva del consenso dei propri Governi, degli accordi particolari che comportino riduzioni di prezzi od altre agevolazioni purchè siano praticate condizioni equiparabili nei confronti degli utenti che si trovino in situazioni equiparabili.

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

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

§ 4. — Oltre le tasse di porto e le tasse accessorie previste nelle tariffe, sono rimosse a favore della ferrovia solamente le spese da essa sostenute, quali i diritti doganali, daziari, di polizia, le spese di camionaggio da una stazione all'altra non indicate nelle tariffe, quelle di riparazione dell'imballaggio, esterno od interno delle merci, necessarie per assicurarne la conservazione, ed altre spese analoghe. Queste spese debbono essere debitamente esposte e contabilizzate a parte nella lettera di vettura, con tutte le relative giustificazioni utili. Quando tali giustificazioni risultano da documenti allegati alla lettera di vettura ed il pagamento delle spese corrispondenti incombe al mittente, detti documenti giustificativi non vanno consegnati al destinatario con la lettera di vettura, ma vanno restituiti al mittente con il conto delle spese menzionato all'articolo 17, § 7.

Articolo 10

Itinerari e tariffe applicabili

§ 1. — Il mittente può prescrivere nella lettera di vettura l'itinerario da seguire, determinandolo con l'indicazione dei punti di confine o delle stazioni di confine e, se del caso, con l'indicazione delle stazioni di tran-

sito tra ferrovie; egli può indicare soltanto punti di confine e stazioni di confine aperti al traffico nella relazione considerata.

§ 2. — Sono assimilate ad una prescrizione d'itinerario:

a. l'indicazione delle stazioni nelle quali devono essere eseguite le formalità richieste dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative, nonchè l'indicazione delle stazioni in cui devono essere fornite speciali cure alla spedizione (cura degli animali, righiacciamento, ecc.);

b. l'indicazione delle tariffe da applicare, in quanto sia sufficiente a stabilire le stazioni fra le quali le tariffe domandate devono essere applicate;

c. l'indicazione del pagamento di tutte o parte delle spese fino a X (designando X nominativamente il punto in cui si fa la sutura delle tariffe fra Paesi limitrofi).

§ 3. — All'infuori dei casi indicati nell'articolo 5, §§ 4 e 5 e nell'articolo 24, § 1, la ferrovia può effettuare il trasporto per un itinerario diverso da quello prescritto dal mittente, soltanto alla doppia condizione:

a. che le formalità prescritte dalle autorità doganali e da altre autorità amministrative, come pure le cure speciali da fornire alla spedizione (cura degli animali, righiacciamento, ecc.) abbiano sempre luogo nelle stazioni designate dal mittente;

b. che le spese e i termini di resa non siano superiori alle spese e ai termini di resa calcolati in base all'itinerario indicato dal mittente.

§ 4. — Fatta riserva delle disposizioni del § 3, le spese e i termini di resa sono calcolati sull'itinerario prescritto dal mittente o, in mancanza di tale indicazione, sull'itinerario scelto dalla ferrovia.

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

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

La ferrovia è responsabile dei danni risultanti da tale scelta soltanto in caso di dolo o di colpa grave.

§ 7. — Se esiste una tariffa internazionale fra la stazione di partenza e quella destinataria e se, in mancanza di sufficienti indicazioni del mittente, la ferrovia ha applicato questa tariffa, la ferrovia medesima deve rimborsare all'avente diritto, su sua domanda, l'eventuale differenza tra il

prezzo del trasporto così calcolato e quello che si sarebbe ottenuto, sullo stesso percorso, procedendo alla sutura di altre tariffe, sempre che detta differenza superi dieci franchi per lettera di vettura.

La stessa procedura si applica se, in mancanza di sufficienti indicazioni del mittente, la ferrovia ha applicato la sutura delle tariffe pur esistendo, ogni altra condizione essendo identica, una tariffa internazionale con tassazione più vantaggiosa.

Articolo 11

Termini di resa

§ 1. — I termini di resa sono stabiliti dai regolamenti in vigore tra le ferrovie partecipanti al trasporto o dalle tariffe internazionali applicabili dalla stazione di partenza fino a quella destinataria. I termini così fissati non debbono oltrepassare quelli che risultano dalle disposizioni dei successivi paragrafi.

§ 2. — In mancanza d'indicazione dei termini di resa nei regolamenti o nelle tariffe internazionali come è previsto nel § 1 e salvo le disposizioni dei paragrafi di cui appresso, i termini di resa sono i seguenti:

a. per le spedizioni a carro completo:

1° a grande velocità:

termine di spedizione	12 ore;
termine di trasporto	
— per i primi 300 km	24 ore;
— per ciascuna successiva frazione indivisibile di 400 km	24 ore;

2° a piccola velocità:

termine di spedizione	24 ore;
termine di trasporto	
— per i primi 200 km	24 ore;
— per ciascuna successiva frazione indivisibile di 300 km	24 ore;

b. per le spedizioni a piccole partite:

1° a grande velocità:

termine di spedizione	12 ore;
termine di trasporto,	
per ciascuna frazione indivisibile di 300 km	24 ore;

2° a piccola velocità:

termine di spedizione	24 ore;
termine di trasporto,	
per ciascuna frazione indivisibile di 200 km	24 ore;

Tutte le distanze si riferiscono a quelle di applicazione delle tariffe.

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

§ 4. — Le leggi e i regolamenti di ciascuno Stato stabiliscono in quale misura le ferrovie hanno la facoltà di fissare termini di resa supplementari nei seguenti casi:

- a. per le spedizioni consegnate per il trasporto fuori delle stazioni o che devono essere riconsegnate fuori delle stazioni;
- b. per i trasporti che percorrono:
 linee o reti che non sono attrezzate per il rapido trattamento delle spedizioni,
 il mare o vie di navigazione interne per chiatte o battello,
 itinerari non serviti da ferrovie,
 determinati raccordi fra due linee di una stessa rete o di diverse reti,
 linee secondarie,
 linee a scartamento diverso dal normale;
- c. per i trasporti cui sono applicate tariffe interne speciali ed eccezionali a prezzi ridotti;
- d. in occasione di straordinarie circostanze tali da causare:
 uno sviluppo anormale di traffico,
 anormali difficoltà per l'esercizio.

§ 5. — I termini supplementari previsti nel § 4, lettere *a*, *b* e *c*, devono figurare nelle tariffe.

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

§ 6. — Il termine di resa decorre dalla mezzanotte successiva all'accettazione della merce al trasporto, di cui all'articolo 8, § 1. Tuttavia, per le spedizioni a grande velocità, il termine comincia a decorrere 24 ore dopo, se il giorno successivo a quello dell'accettazione al trasporto è una domenica o un giorno festivo legalmente riconosciuto e se, in tale domenica o giorno festivo, la stazione di partenza non è aperta al traffico per le spedizioni a grande velocità.

§ 7. — Il termine di resa è prolungato per tutte le spedizioni, salvo colpa imputabile alla ferrovia, per la durata delle soste occorrenti:

- a. per la verifica conforme all'articolo 7, §§ 2 e 3, che riveli differenze nei confronti delle indicazioni nella lettera di vettura;
- b. per l'adempimento delle formalità richieste dalle autorità doganali e da altre autorità amministrative;

c. per la modificazione del contratto di trasporto ordinata in base all'articolo 21 o all'articolo 22;

d. per le cure speciali da fornire alla spedizione (cura degli animali, righiacciamento, ecc.);

e. per il trasbordo o la sistemazione di un carico difettoso effettuato dal mittente;

f. per ogni interruzione di traffico che temporaneamente impedisca l'inizio o la continuazione del trasporto.

§ 8. — Il termine di resa è sospeso:

a. per la piccola velocità, le domeniche e i giorni festivi legalmente riconosciuti;

b. per la grande velocità, le domeniche e taluni giorni festivi legalmente riconosciuti, allorchè le leggi e i regolamenti di uno Stato prevedono per questi giorni la sospensione del termine di resa nel traffico ferroviario interno;

c. per la grande velocità e la piccola velocità, i sabati allorchè le leggi ed i regolamenti di uno Stato prevedono la sospensione del termine di resa nel traffico ferroviario interno.

§ 9. — Il motivo e la durata dei prolungamenti e delle sospensioni del termine di resa previsti ai §§ 7 ed 8 devono essere menzionati nella lettera di vettura. Quando del caso, tali prolungamenti e sospensioni del termine di resa possono essere provati con mezzi differenti dalle menzioni figuranti sulla lettera di vettura.

§ 10. — Quando il termine di resa scade dopo l'ora di chiusura della stazione destinataria, la sua scadenza è rinviata a 2 ore dopo l'ora della successiva riapertura della stazione.

Inoltre, per le spedizioni a grande velocità, se il termine di resa scade di domenica o in un giorno festivo, come enunciato al § 8 lettera b la scadenza di tale termine è rinviata alla corrispondente ora del primo giorno lavorativo seguente.

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

a. il destinatario è stato avvisato dell'arrivo della merce e questa è tenuta a sua disposizione, trattandosi di spedizioni da riconsegnare in stazione e del cui arrivo deve essere dato avviso;

b. la merce è tenuta a disposizione del destinatario, trattandosi di spedizioni da riconsegnare in stazione e del cui arrivo non deve essere dato avviso;

c. la merce è messa a disposizione del destinatario, trattandosi di spedizioni da riconsegnare fuori delle stazioni.

Articolo 12

Stato, imballaggio e marcatura della merce

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

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

L'imballaggio deve, d'altra parte, essere conforme alle prescrizioni delle tariffe e dei regolamenti della ferrovia di partenza.

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

§ 4. — Il mittente è responsabile di tutte le conseguenze derivanti dalla mancanza o dallo stato difettoso dell'imballaggio. Egli è tenuto, particolarmente, a risarcire l'eventuale danno derivante alla ferrovia da un siffatto stato di cose. In mancanza di annotazioni nella lettera di vettura, la prova della mancanza o dello stato difettoso dell'imballaggio incombe alla ferrovia.

§ 5. — Quando un mittente spedisce abitualmente, dalla stessa stazione, merci della stessa natura per le quali è necessario un imballaggio, e le consegna, o senza imballaggio, o con uno stesso tipo di imballaggio difettoso, può dispensarsi dall'osservare per ogni spedizione le prescrizioni del § 3, depositando alla stazione medesima una dichiarazione generale conforme al modello stabilito e pubblicato dalla ferrovia. In questo caso, nella lettera di vettura deve essere fatto cenno della dichiarazione generale consegnata alla stazione di partenza.

§ 6. — Salvo le eccezioni previste nelle tariffe, il mittente deve indicare su ciascuno dei colli spediti in piccole partite, in forma chiara e maniera indelebile che non diano luogo a confusione e concordino esattamente con le indicazioni della lettera di vettura:

a. l'indirizzo del destinatario sui colli stessi o su di una etichetta accettata dalla ferrovia;

b. la stazione destinataria.

Se il regolamento della ferrovia di partenza lo prevede, il nome e l'indirizzo del destinatario devono essere iscritti o allo scoperto o sotto un cartellino piegato che potrà essere aperto soltanto se manca la lettera di vettura.

Nel traffico ferroviario-marittimo, le indicazioni di cui alle lettere *a* e *b* devono figurare anche su ogni parte di carico dei carri completi che devono essere trasbordati.

Le vecchie indicazioni o i cartellini devono essere annullati o tolti dal mittente.

§ 7. — Salvo le eccezioni espressamente previste nelle tariffe, sono trasportate soltanto a carro completo le merci fragili (quali le porcellane, le terraglie, le vetrerie), le merci che possono sparpagliarsi nei carri (come la frutta, le noci, i foraggi, le pietre), nonchè le merci che possono sporcare o danneggiare gli altri colli (come il carbone, la calce, la cenere, le terre ordinarie, le terre coloranti), sempre che tali merci non siano imballate o riunite in modo da impedire che si rompano, si perdano, oppure sporchino o danneggino altri colli.

Articolo 13

Documenti che devono essere forniti per l'adempimento delle formalità prescritte dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative. Chiusura doganale

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

Se tali documenti non sono allegati alla lettera di vettura (vedasi articolo 15, § 1) o se devono essere forniti dal destinatario, il mittente deve indicare nella lettera di vettura la stazione, l'ufficio di dogana o di qualsiasi altra autorità, dove i rispettivi documenti saranno messi a disposizione della ferrovia e dove dovranno essere eseguite le formalità. Se il mittente assiste di persona alle formalità prescritte dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative o se si fa rappresentare da un mandatario è sufficiente che detti documenti siano presentati al momento di dette formalità.

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

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

La ferrovia è responsabile, in caso di colpa, delle conseguenze della perdita, dell'inutilizzazione o dell'utilizzazione irregolare dei documenti indicati nella lettera di vettura ed a questa allegati o che sono consegnati

alla ferrovia stessa; tuttavia, l'indennità che essa è tenuta a pagare non deve mai essere superiore a quella che sarebbe dovuta in caso di perdita della merce.

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

La ferrovia può rifiutare le spedizioni la cui chiusura effettuata dall'autorità doganale o da altre autorità amministrative sia danneggiata o difettosa.

Capitolo II: Esecuzione del contratto di trasporto

Articolo 14

Consegna delle merci al trasporto e loro carico

§ 1. — Le operazioni di consegna delle merci al trasporto sono regolate dalle leggi e dai regolamenti in vigore nella stazione di partenza.

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

Quando il carico viene effettuato dal mittente, questi è responsabile di tutte le conseguenze derivanti da un carico difettoso. Egli è tenuto, particolarmente, a risarcire il danno che la ferrovia possa aver subito da tale fatto. La prova del carico difettoso incombe alla ferrovia.

§ 3. — Le merci devono essere trasportate in carro coperto, in carro scoperto, in carro speciale attrezzato o in carro scoperto con copertone, a seconda delle disposizioni delle tariffe internazionali, sempre che la presente Convenzione non contenga in proposito prescrizioni diverse. Se non vi sono tariffe internazionali o se esse non contengono disposizioni in merito, le prescrizioni in vigore nella stazione di partenza sono valevoli per tutto il percorso.

Articolo 15

Formalità prescritte dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative

§ 1. — In corso di trasporto, le formalità prescritte dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative vengono compiute dalla ferro-

via. Essa può affidare tali operazioni, sotto la propria responsabilità, ad un mandatario o compierle essa stessa. In entrambi i casi, la ferrovia assume gli obblighi di un commissionario.

Tuttavia, il mittente, facendone menzione nella lettera di vettura, o il destinatario che dà un ordine in base all'articolo 22, può domandare:

a. di assistere di persona alle operazioni di cui al precedente alinea o di farvisi rappresentare da un mandatario, per dare tutte le informazioni e fare tutte le osservazioni che ritenesse utili;

b. se e nei limiti in cui le leggi ed i regolamenti del Paese in cui devono effettuarsi le formalità richieste dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative lo consentono, di compiere personalmente queste formalità o di farle eseguire da un mandatario;

c. se egli stesso o il suo mandatario assiste alle operazioni predette o le effettua, di procedere ugualmente al pagamento dei diritti doganali e delle altre spese se le leggi ed i regolamenti dei Paesi in cui si eseguono le dette operazioni lo consentono.

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

Se per l'adempimento delle formalità richieste dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative, il mittente ha indicato una stazione dove le prescrizioni in vigore non consentono il compimento di dette formalità, oppure se egli ha prescritto, per tali operazioni, una diversa procedura che non può essere eseguita, la ferrovia opera nella maniera che ritiene più favorevole agli interessi dell'avente diritto e comunica al mittente i provvedimenti presi.

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

§ 2. — Salva l'eccezione prevista nel § 1, ultimo alinea, il destinatario ha il diritto di compiere le formalità doganali nella stazione destinataria provvista d'un ufficio di dogana, se la lettera di vettura prescrive lo sdoganamento all'arrivo o se, in mancanza di tale prescrizione, la merce giunge vincolata a dogana. Dette formalità posson essere ugualmente compiute dal destinatario nella stazione di destinazione non provvista di un ufficio doganale, se le leggi od i regolamenti nazionali lo consentono o se vi è una preventiva autorizzazione della ferrovia e della dogana. Se il destinatario si avvale di uno dei diritti che il presente alinea gli accorda, egli deve innanzitutto pagare le spese che gravano sulla spedizione.

La ferrovia può procedere conformemente al § 1 se, nel termine previsto dai regolamenti in vigore presso la stazione destinataria, il destinatario non abbia ritirato la lettera di vettura.

Articolo 16

Riconsegna

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

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

§ 2. — Sono assimilati alla riconsegna della merce al destinatario:

a. la consegna della merce stessa alle autorità doganali o daziarie nei loro locali di spedizione o nei loro depositi quando questi non si trovino sotto la custodia della ferrovia;

b. l'immagazzinamento delle merci presso la ferrovia od il deposito presso un commissario-speditore, o in un deposito pubblico, effettuati conformemente alle disposizioni in vigore.

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

§ 4. — Dopo l'arrivo della merce nella stazione destinataria, il destinatario ha il diritto di domandare alla ferrovia la consegna della lettera di vettura e della merce. Se la perdita della merce è accertata o se la merce non è arrivata allo scadere del termine previsto nell'articolo 30, § 1, il destinatario è autorizzato a far valere in proprio, verso la ferrovia, i diritti risultanti in suo favore dal contratto di trasporto.

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

§ 6. — Per il rimanente, la riconsegna della merce viene effettuata conformemente alle leggi ed ai regolamenti del Paese di destinazione.

Articolo 17

Pagamento delle spese

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

Ai fini dell'applicazione di tali disposizioni, sono considerati come tasse di porto i diritti che, in base alla tariffa applicabile, debbono essere aggiunti ai prezzi delle tariffe normali o eccezionali all'atto del calcolo delle tasse di porto.

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

- a. 1° «franco di porto», se prende a suo carico soltanto le tasse di porto;
- 2° «franco di porto ivi compreso . . . », se prende a suo carico altre spese oltre le tasse di porto. Il mittente deve indicare esattamente tali spese; le ulteriori indicazioni che devono riferirsi soltanto alle spese accessorie od alle altre spese sopravvenienti a partire dall'accettazione del trasporto fino alla riconsegna, come pure le somme riscosse dalla dogana o da altre autorità amministrative, non devono avere per effetto di suddividere l'ammontare totale di una stessa categoria di spese (ad es., l'ammontare totale dei diritti di dogana e delle altre somme che devono essere pagate alla dogana; l'imposta sul valore aggiunto deve essere considerata come una categoria di spese separata);
- 3° «franco di porto fino a X» (indicando X nominativamente il punto di cui si fa la sutura delle tariffe fra Paesi limitrofi), se prende a suo carico le tasse di porto fino a X;
- 4° «franco di porto ivi compreso . . . fino a X» (indicando X nominativamente il punto in cui si fa la sutura delle tariffe fra Paesi limitrofi), se prende a suo carico le altre spese, oltre le tasse di porto, fino a X, ad esclusione di tutte le spese riferentisi al Paese od alla ferrovia susseguente. Il mittente deve indicare con esattezza tali spese; le ulteriori indicazioni, che devono riferirsi soltanto alle spese accessorie od alle altre spese sopravvenienti a partire dalla accettazione del trasporto fino a X, come pure le somme riscosse dalla dogana e da altre autorità amministrative, non devono avere per effetto di suddividere l'ammontare totale di una stessa categoria di spese (ad es., l'ammontare totale dei diritti di dogana e delle altre somme che devono

essere pagate alla dogana; l'imposta sul valore aggiunto deve essere considerata come una categoria di spese separata);

b. «franco di tutte le spese», se prende a suo carico tutte le spese (tasse di porto, tasse accessorie, diritti di dogana ed altre spese);

c. «franco per . . . », se prende a suo carico una somma determinata. Detta somma deve essere espressa nella valuta del Paese mittente, salvo contrarie disposizioni nelle tariffe.

Le spese accessorie e le altre spese che, in base ai regolamenti ed alle tariffe interne del Paese mittente, o, eventualmente, in base alla tariffa internazionale applicata, devono essere calcolate per tutto il percorso interessato, come pure la tassa di interesse alla riconsegna prevista dall'articolo 20, § 2, sono sempre pagate totalmente dal mittente nel caso di pagamento delle spese secondo la lettera a, 4°.

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

§ 4. — Le spese che il mittente non ha preso a suo carico sono considerate come poste a carico del destinatario. Tuttavia, le spese sono sempre a carico del mittente se il destinatario non ha ritirato la lettera di vettura, nè fatto valere i suoi diritti conformemente all'articolo 16, § 4, nè modificato il contratto di trasporto conformemente all'articolo 22.

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

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

§ 7. — Se l'importo delle spese che il mittente prende a suo carico non può essere fissato esattamente al momento della consegna al trasporto, tali spese sono iscritte in un bollettino di affrancazione che deve formare oggetto di una regolarizzazione contabile con il mittente entro un massimo di 30 giorni dalla scadenza del termine di resa. La ferrovia può esigere, a titolo di garanzia, il deposito, contro ricevuta, di una somma rappresentante approssimativamente le spese. Un conto dettagliato di tali spese, compilato in base alle indicazioni del bollettino di affrancazione, è rilasciato al mittente contro restituzione della ricevuta.

§ 8. — La stazione mittente deve specificare, sia nella lettera di vettura che nel duplicato, le spese riscalate in affrancato, a meno che le prescrizioni o le tariffe in vigore nella stazione mittente non dispongano che

tali spese devono essere specificate soltanto nel duplicato. Nei casi previsti al § 7, tali spese non devono essere specificate nè nella lettera di vettura, nè nel duplicato.

Articolo 18

Correzione delle riscossioni

§ 1. — In caso di irregolare applicazione di una tariffa o di errore nel computo o nella riscossione delle spese, la differenza in più deve essere restituita d'ufficio dalla ferrovia, quella in meno versata alla medesima, purchè la differenza in più od in meno superi dieci franchi per lettera di vettura.

§ 2. — Il pagamento alla ferrovia delle differenze in meno incombe al mittente se la lettera di vettura non è stata ritirata. Se la lettera di vettura è stata accettata dal destinatario o se il contratto di trasporto è stato modificato in base all'articolo 22, il mittente deve pagare soltanto la differenza in meno relativa alle spese che egli ha preso a suo carico in base alla dichiarazione di affrancazione da lui fatta nella lettera di vettura; il completamento della differenza in meno resta a carico del destinatario.

§ 3. — Le somme dovute in base al presente articolo danno diritto al pagamento di interessi annui in ragione del 5 per cento quando oltrepassino dieci franchi per lettera di vettura.

Questi interessi decorrono dal giorno della messa in mora o dal giorno della presentazione del reclamo amministrativo previsto nell'articolo 41, ovvero, se non vi sono stati né messa in mora né reclamo, dal giorno della citazione.

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

Articolo 19

Assegni e spese anticipate

§ 1. — Il mittente può gravare la spedizione di assegno fino a concorrenza del valore della merce. L'importo dell'assegno deve essere espresso nella valuta del Paese di partenza; le tariffe possono prevedere eccezioni.

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

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

§ 4. — La spedizione contro assegno dà luogo alla riscossione di una tassa da determinarsi nelle tariffe; la tassa è dovuta anche se l'assegno è annullato o ridotto in conseguenza di una modificazione del contratto di trasporto (art. 21, § 1).

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

Articolo 20

Dichiarazione d'interesse alla riconsegna

§ 1. — Ogni spedizione può formare oggetto d'una dichiarazione d'interesse alla riconsegna, iscritta nella lettera di vettura come indicato nell'articolo 6, § 6, lettera c.

L'ammontare dell'interesse dichiarato deve essere indicato nella valuta del Paese di partenza, in franchi oro o in qualsiasi altra valuta che fosse stabilita nelle tariffe.

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

Capitolo III: Modificazione del contratto di trasporto

Articolo 21

Diritto del mittente di modificare il contratto di trasporto

§ 1. — Il mittente ha il diritto di modificare il contratto di trasporto ordinando:

- a. che la merce sia ritirata nella stazione di partenza;
- b. che la merce sia fermata in corso di trasporto;
- c. che la riconsegna della merce sia differita;
- d. che la merce sia riconsegnata a persona diversa dal destinatario indicato nella lettera di vettura;
- e. che la merce sia riconsegnata ad una stazione diversa da quella destinataria indicata nella lettera di vettura o che essa sia rinviata alla stazione di partenza; in questo caso, il mittente può prescrivere che una spedizione iniziata a piccola velocità prosegua a grande velocità o viceversa,

purchè la stazione nella quale il trasporto è stato fermato sia abilitata ai due servizi; egli può anche prescrivere la tariffa da applicare e l'itinerario da seguire. Il mittente deve inoltre dare una nuova prescrizione di affrancazione se egli ha preso a suo carico delle spese fino al punto di sutura delle tariffe, secondo le modalità dell'articolo 17, § 2 e se, a seguito della modificazione del contratto di trasporto, la spedizione non viene più istradata per questo punto. La nuova prescrizione di affrancazione non deve tuttavia comportare la modifica della prescrizione iniziale per i Paesi già attraversati, salvo la modificazione ammessa alla lettera *h*.

Salvo disposizioni contrarie delle tariffe della ferrovia di partenza, si accettano anche le domande di modificazione del contratto di trasporto intese:

f. a gravare la spedizione di assegno;

g. ad aumentare l'importo dell'assegno, a ridurlo o ad annullarlo;

h. a prendere a carico le spese di una spedizione non affrancata o ad aumentare le spese prese a carico secondo le modalità di cui all'articolo 17, § 2.

Non sono ammessi altri ordini all'infuori di quelli sopra indicati. Tuttavia, le tariffe internazionali possono dare al mittente il diritto di impartire altri ordini oltre a quelli sopra citati.

Gli ordini non devono mai avere l'effetto di frazionare la spedizione.

§ 2. — Gli ordini ulteriori di cui sopra debbono essere dati mediante una dichiarazione scritta conforme al modello stabilito dalla ferrovia e debitamente pubblicato.

Questa dichiarazione deve essere riportata e firmata dal mittente nel duplicato della lettera di vettura, che sarà presentato contemporaneamente alla ferrovia. La stazione di partenza certifica di aver ricevuto un ordine ulteriore apponendo il suo bollo a data sul duplicato, sotto la dichiarazione del mittente, al quale sarà quindi restituito il duplicato. La ferrovia che ha dato corso agli ordini del mittente senza esigere la presentazione del duplicato della lettera di vettura è responsabile del danno causato, per questo fatto, al destinatario cui il mittente ha consegnato il duplicato.

Quando il mittente domanda che sia aumentato, diminuito od annullato un assegno, deve presentare il documento che gli fu rilasciato originariamente. In caso di aumento o di diminuzione dell'assegno, il documento viene rettificato e restituito all'interessato; in caso di annullamento dell'assegno, il documento gli viene ritirato.

E' nullo qualsiasi ordine ulteriore dato dal mittente in modo diverso da quello prescritto.

§ 3. — La ferrovia non dà seguito agli ordini ulteriori dati dal mittente, se gli stessi non sono trasmessi per mezzo della stazione di partenza.

A richiesta del mittente, la stazione destinataria o quella intermedia di fermata è preavvisata a spese del medesimo con telegramma o con avviso telefonico della stazione di partenza, confermati da una dichiarazione scritta o per telescrivente. Salvo disposizioni contrarie nella tariffa internazionale o in altri accordi tra le ferrovie interessate, la stazione destinataria o quella intermedia di fermata debbono eseguire l'ordine ulteriore senza attendere la conferma, se il telegramma o l'avviso telefonico provengono dalla stazione di partenza; ciò dev'essere accertato in caso di dubbio.

§ 4. — Il diritto di modificare il contratto di trasporto cessa, in uno dei casi seguenti, anche se il mittente è munito del duplicato della lettera di vettura:

- a. quando la lettera di vettura è stata ritirata dal destinatario;
- b. quando il destinatario ha accettato la merce;
- c. quando il destinatario ha fatto valere i diritti derivantigli dal contratto di trasporto in conformità all'articolo 16, § 4;
- d. quando, in conformità all'articolo 22, il destinatario è autorizzato a dare ordini dal momento in cui la spedizione entra nel territorio doganale del Paese di destinazione.

A partire da questo momento, la ferrovia deve conformarsi agli ordini del destinatario.

Articolo 22

Diritto del destinatario di modificare il contratto di trasporto

§ 1. — Il destinatario ha il diritto di modificare il contratto di trasporto quando il mittente non abbia preso a suo carico le spese inerenti al trasporto nel Paese di destinazione, nè abbia riportato sulla lettera di vettura la indicazione prevista nell'articolo 6, § 6, lettera h.

Gli ordini che può dare il destinatario hanno effetto soltanto se la spedizione è entrata nel territorio doganale del Paese di destinazione.

Il destinatario può ordinare:

- a. che la merce sia fermata in corso di trasporto;
- b. che la riconsegna della merce sia differita;
- c. che nel Paese di destinazione la merce sia consegnata a persona diversa dal destinatario indicato nella lettera di vettura;
- d. che le formalità prescritte dalle autorità doganali e da altre autorità amministrative siano eseguite secondo una delle modalità previste nell'articolo 15, § 1, secondo alinea.

Inoltre e salvo contrarie disposizioni delle tariffe internazionali, il destinatario può ordinare:

e. che, nel Paese di destinazione, la merce sia consegnata ad una stazione diversa dalla stazione destinataria indicata nella lettera di vettura. In tal caso, egli può prescrivere che una spedizione iniziata a piccola velocità prosegua a grande velocità o viceversa, a condizione che la stazione dove il trasporto è stato fermato sia abilitata ai due servizi; egli può anche prescrivere la tariffa da applicare e l'itinerario da seguire.

Non sono ammessi altri ordini all'infuori di quelli sopra indicati. Tuttavia, le tariffe internazionali possono dare al destinatario il diritto di impartire altri ordini oltre quelli sopra citati.

Gli ordini non devono mai avere l'effetto di frazionare la spedizione.

§ 2. — Gli ordini di cui sopra devono essere dati mediante dichiarazione scritta conforme al modello stabilito dalla ferrovia e debitamente pubblicato, o alla stazione destinataria, o a quella di entrata nel Paese di destinazione.

È nullo qualsiasi ordine dato dal destinatario in modo diverso da quello prescritto.

Per l'esercizio del suo diritto di modificare il contratto di trasporto, il destinatario non è tenuto a presentare il duplicato della lettera di vettura.

§ 3. — A richiesta del destinatario ed a sue spese, la stazione che ha ricevuto l'ordine lo trasmette con telegramma o con avviso telefonico, confermati da una dichiarazione scritta o per telescrivente, alla stazione che dovrà eseguirlo; tale stazione esegue l'ordine senza attendere la conferma, se il telegramma o l'avviso telefonico provengono dalla stazione competente; ciò deve essere accertato in caso di dubbio.

§ 4. — Il diritto del destinatario di modificare il contratto di trasporto cessa in uno dei casi seguenti:

a. quando ha ritirato la lettera di vettura;

b. quando ha accettato la merce;

c. quando ha fatto valere i diritti derivantigli dal contratto di trasporto in conformità all'articolo 16, § 4;

d. quando la persona da lui designata in conformità al § 1, lettera c, ha ritirato la lettera di vettura o quando essa ha fatto valere i suoi diritti in conformità all'articolo 16, § 4.

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

Articolo 23

Esecuzione degli ordini ulteriori

§ 1. — La ferrovia non può rifiutarsi di eseguire gli ordini che le vengono dati in base agli articoli 21 o 22, nè può ritardarne l'esecuzione, salvo nei casi seguenti:

a. l'esecuzione non sia più possibile nel momento in cui gli ordini pervengono alla stazione che deve eseguirli;

b. l'esecuzione sia tale da perturbare il regolare svolgimento dell'esercizio;

c. l'esecuzione, quando trattisi di cambiare la stazione destinataria, sia in opposizione alle leggi ed ai regolamenti in vigore in uno dei territori da percorrere, specie per quanto si riferisce alle prescrizioni delle autorità doganali e di altre autorità amministrative;

d. il valore della merce, quando trattisi di cambiare la stazione destinataria, non copra, presumibilmente, tutte le spese delle quali la merce stessa sarebbe gravata all'arrivo nella sua nuova destinazione, a meno che l'ammontare di dette spese non sia subito pagato o garantito.

Nei casi sopra previsti, chi ha dato ordini ulteriori viene avvisato, il più presto possibile, degli impedimenti che si oppongono all'esecuzione dei suoi ordini.

Se la ferrovia non è in grado di prevedere questi impedimenti, chi ha dato ordini ulteriori sopporta tutte le conseguenze derivanti dal fatto di aver dato inizio all'esecuzione dei suoi ordini.

§ 2. — Se l'ordine ulteriore prescrive la riconsegna della merce in una stazione intermedia, le tasse di porto sono calcolate dalla stazione di partenza fino a quella intermedia. Se tuttavia la merce ha già oltrepassato la stazione intermedia, le tasse di porto sono calcolate dalla stazione di partenza fino alla stazione di fermata e da questa fino alla stazione intermedia.

Se l'ordine ulteriore prescrive di trasportare la merce ad altra stazione destinataria o di rinviarla alla stazione di partenza, le tasse di porto sono calcolate dalla stazione di partenza fino a quella di fermata e da questa fino alla nuova stazione destinataria o fino alla stazione mittente.

Le tariffe applicabili sono quelle in vigore su ognuno di tali percorsi il giorno della conclusione del contratto di trasporto.

Le disposizioni che precedono sono applicabili per analogia alle tasse accessorie ed alle altre spese.

§ 3. — Le spese risultanti dall'esecuzione di un ordine del mittente o del destinatario, ad eccezione di quelle derivanti da colpa della ferrovia, gravano sulla merce.

§ 4. — Salvo le disposizioni di cui al § 1, la ferrovia è responsabile, in caso di sua colpa, delle conseguenze della mancata o inesatta esecuzione di un ordine dato in base agli articoli 21 o 22. Tuttavia, l'indennizzo che essa è tenuta a pagare non dovrà mai essere superiore a quello che sarebbe dovuto in caso di perdita della merce.

Articolo 24

Impedimenti al trasporto

§ 1. — In caso di impedimenti al trasporto, spetta alla ferrovia di decidere se sia preferibile istradare d'ufficio la merce per altra via o se convenga, nell'interesse del mittente, di domandargli istruzioni fornendogli le informazioni utili di cui la ferrovia stessa dispone. La ferrovia ha diritto di esigere le tasse di porto per questa altra via e di applicare i termini di resa corrispondenti, anche se più lunghi che per l'itinerario iniziale, salvo che essa sia in colpa.

§ 2. — Se non esiste altro istradamento, o se, per altri motivi, non è possibile far proseguire il trasporto, la ferrovia domanda istruzioni al mittente; tuttavia, questa domanda non è obbligatoria per la ferrovia nel caso di impedimento temporaneo dovuto alle circostanze previste nell'articolo 5, § 4.

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

Se a giudizio della ferrovia dette istruzioni non possono essere eseguite, la ferrovia domanda nuove istruzioni al mittente.

§ 4. — Il mittente che è avvisato di un impedimento al trasporto può dare le sue istruzioni sia alla stazione di partenza, sia alla stazione in cui si trova la merce. Se egli modifica l'indicazione del destinatario o della stazione destinataria o se dà le sue istruzioni ad una stazione diversa dalla stazione mittente, deve iscrivere le sue istruzioni sul duplicato della lettera di vettura che deve essere presentato.

Se la ferrovia dà seguito alle istruzioni del mittente senza aver richiesto la presentazione del duplicato della lettera di vettura e se tale duplicato è stato trasmesso al destinatario, la ferrovia è responsabile verso quest'ultimo del danno che può risultarne.

§ 5. — Se il mittente che sia stato avvisato di un impedimento al trasporto non dà, entro un termine ragionevole, istruzioni che siano eseguibili, si procederà conformemente alle norme previste per gli impedimenti alla riconsegna in vigore presso la ferrovia sulla quale la merce trovasi ferma.

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

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

§ 7. — Se l'impedimento al trasporto si verifica dopo che il destinatario abbia modificato il contratto di trasporto in base all'articolo 22, la ferrovia deve avvisarne il destinatario medesimo, nei confronti del quale le disposizioni dei §§ 1, 2, 5 e 6 sono applicabili per analogia. Il destinatario non è tenuto a presentarne il duplicato della lettera di vettura.

§ 8. — Le disposizioni dell'articolo 23 sono applicabili ai trasporti effettuati in base al presente articolo.

Articolo 25

Impedimenti alla riconsegna

§ 1. — Nel caso di impedimenti alla riconsegna della merce, la stazione destinataria deve avvisarne senza indugio il mittente per mezzo della stazione di partenza, chiedendo sue istruzioni. Il mittente deve essere avvisato senza l'intervento della stazione di partenza, o per lettera, o per telegrafo, o per telescrivente, se egli lo ha chiesto nella lettera di vettura. Le spese di tale avviso gravano sulla merce.

Se l'impedimento alla riconsegna viene a cessare prima dell'arrivo, alla stazione destinataria, delle istruzioni del mittente, la merce viene riconsegnata al destinatario. Della riconsegna deve essere dato avviso senza indugio al mittente con lettera raccomandata; le spese sostenute per tale avviso gravano sulla merce.

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

Il mittente può anche domandare, nella lettera di vettura, che la merce gli sia rinviata d'ufficio se dovesse sopraggiungere un impedimento alla riconsegna. All'infuori di tale caso, la merce non può essere rinviata al mittente senza il suo espresso consenso.

A meno che le tariffe non dispongano altrimenti, le istruzioni del mittente debbono essere date per mezzo della stazione di partenza.

§ 2. — Per quanto non è previsto nel § 1 e salvo le disposizioni dell'articolo 45, il modo di procedere, nel caso di impedimento alla riconsegna, è stabilito dalle leggi e dai regolamenti valevoli per la ferrovia incaricata della riconsegna stessa.

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

§ 3. — Se l'impedimento alla riconsegna interviene dopo che il destinatario abbia modificato il contratto di trasporto in base all'articolo 22, la ferrovia deve avvisarne tale destinatario, nei confronti del quale il § 2, secondo alinea, è applicabile per analogia.

§ 4. — Le disposizioni dell'articolo 23 sono applicabili ai trasporti effettuati in base al presente articolo.

Titolo III: Responsabilità. Azioni

Capitolo I: Responsabilità

Articolo 26

Responsabilità collettiva delle ferrovie

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

§ 2. — Ciascuna delle ferrovie successive, per il fatto stesso della presa in consegna della merce con la lettera di vettura iniziale, partecipa al contratto di trasporto conformemente alle clausole della lettera di vettura e assume gli obblighi che ne risultano, senza pregiudizio delle disposizioni dell'articolo 43, § 3, riguardanti la ferrovia destinataria.

Articolo 27

Limiti della responsabilità

§ 1. — La ferrovia è responsabile del ritardo nella resa, del danno risultante dalla perdita totale o parziale della merce, come pure delle avarie che essa subisce a decorrere dal momento della accettazione al trasporto sino alla riconsegna.

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

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

a. trasporto effettuato in carro scoperto in base alle disposizioni applicabili o agli accordi presi col mittente e indicati nella lettera di vettura;

b. mancanza o stato difettoso dell'imballaggio per le merci soggette per la loro natura a cali o avarie quando non sono imballate o sono imballate difettosamente;

c. operazioni di carico effettuate dal mittente o di scarico effettuate dal destinatario in base alle disposizioni applicabili o agli accordi presi col mittente e indicati nella lettera di vettura, o agli accordi presi col destinatario;

— carico in un carro che presenta un vizio apparente per il mittente o carico difettoso, allorchè tale carico sia stato effettuato dal mittente in base alle disposizioni applicabili o agli accordi presi col mittente e indicati nella lettera di vettura;

d. adempimento da parte del mittente, del destinatario o di un mandatario di uno di essi, delle formalità prescritte dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative;

e. natura di certe merci, soggette per cause inerenti a tale natura, sia alla perdita totale o parziale, sia all'avaria, specialmente per rottura, rugine, deterioramento interno e spontaneo, essiccazione, dispersione.

f. spedizione sotto una denominazione irregolare, inesatta o incompleta di oggetti esclusi dal trasporto; spedizione sotto una denominazione irregolare, inesatta o incompleta, o inosservanza da parte del mittente delle misure precauzionali prescritte per gli oggetti ammessi a determinate condizioni;

g. trasporto di animali vivi;

h. trasporto di spedizioni che, in base alla presente Convenzione, alle disposizioni applicabili o agli accordi presi col mittente e indicati nella lettera di vettura, devono essere effettuate sotto scorta, in quanto la perdita o l'avaria risultino da un rischio che la scorta aveva lo scopo di evitare.

Articolo 28

Onere della prova

§ 1. — La prova che il superamento del termine di resa, la perdita o l'avaria abbiano avuto per causa uno dei fatti previsti nell'articolo 27 § 2, incombe alla ferrovia.

§ 2. — Quando la ferrovia stabilisce che, avuto riguardo alle circostanze di fatto, la perdita o l'avaria è potuta risultare da uno o più dei

rischi particolari previsti nell'articolo 27, § 3, si presume che il danno sia risultato da uno o più di queste cause. L'avente diritto conserva tuttavia il diritto di provare che il danno non ha avuto per causa, totalmente o parzialmente, uno di tali rischi.

Questa presunzione non è applicabile nel caso previsto nell'articolo 27, § 3, lettera a, se c'è mancanza di eccezionale importanza o perdita di colli.

Articolo 29

Presunzione in caso di rispeditone

§ 1. — Allorchè una spedizione effettuata conformemente alla presente Convenzione è stata rispedita alle condizioni della Convenzione stessa ed una perdita parziale o un'avaria è constatata dopo la rispeditone, si presume ch'essa si sia prodotta nel corso dell'ultimo contratto di trasporto, sempre che si verifichino le seguenti condizioni:

- a. la spedizione è rimasta sempre sotto la custodia della ferrovia;
- b. la merce è stata rispedita così come è arrivata alla stazione di rispeditone.

§ 2. — La stessa presunzione sussiste quando il contratto di trasporto anteriore alla rispeditone non era soggetto alla presente Convenzione, sempre che detta Convenzione fosse stata applicabile in caso di spedizione diretta tra la prima stazione mittente e l'ultima stazione destinataria.

Articolo 30

Presunzione di perdita della merce. Merce ritrovata

§ 1. — Senza dover fornire altre prove, l'avente diritto può considerare la merce come perduta quando questa non sia stata riconsegnata al destinatario o tenuta a sua disposizione nei trenta giorni successivi alla scadenza dei termini di resa.

§ 2. — L'avente diritto, nel ricevere il pagamento dell'indennità per la merce perduta, può domandare per iscritto di essere avvisato senza indugio nel caso in cui la merce sia ritrovata entro l'anno che segue il pagamento dell'indennità. Di tale domanda gli viene dato atto per iscritto.

§ 3. — Nel termine di trenta giorni dal ricevimento di tale avviso, l'avente diritto può esigere che la merce gli sia riconsegnata in una delle stazioni del percorso, contro pagamento delle spese inerenti al trasporto dalla stazione di partenza fino a quella in cui si effettua la riconsegna e contro restituzione dell'indennità riscossa, deduzione fatta, eventualmente, delle spese che fossero state comprese in questa indennità, e con riserva di ogni diritto all'indennità, per ritardo nella resa, prevista nell'articolo 34 e, se del caso, nell'articolo 36.

§ 4. — In mancanza sia della domanda prevista nel § 2, sia di istruzioni date nel termine di trenta giorni previsto nel § 3, oppure se la merce è ritrovata solo dopo un anno dal pagamento della indennità, la ferrovia ne dispone conformemente alle leggi ed ai regolamenti dello Stato dal quale dipende.

Articolo 31

Ammontare dell'indennità per perdita della merce

§ 1. — Quando, in virtù delle disposizioni della presente Convenzione, la ferrovia è tenuta a pagare un'indennità per perdita totale o parziale della merce, questa indennità è calcolata:

in base al corso della borsa,

in mancanza di corso, in base al prezzo corrente sul mercato,

in mancanza di entrambi, in base al valore ordinario.

Questi elementi di calcolo si riferiscono alle merci della stessa natura e qualità, nel luogo e nel tempo dell'accettazione della merce al trasporto.

L'indennità non può tuttavia superare 50 franchi per ogni chilogrammo di peso lordo mancante, salvo le limitazioni previste nell'articolo 35.

Sono inoltre rimborsati le tasse di porto, i diritti di dogana e le altre somme spese in occasione del trasporto della merce perduta, escluso ogni altro risarcimento.

§ 2. — Se gli elementi che servono di base per il calcolo dell'indennità non sono espressi nella valuta dello Stato nel quale è reclamato il pagamento, la conversione viene fatta in base al cambio del giorno e del luogo del pagamento dell'indennità.

Articolo 32

Limitazione della responsabilità in caso di calo stradale

§ 1. — Per le merci che, a causa della loro natura, subiscono generalmente, per il solo fatto del trasporto, una diminuzione di peso, la ferrovia risponde della sola parte del calo stradale che oltrepassi i limiti di tolleranza seguenti, qualunque sia il percorso effettuato:

a. due per cento del peso, per le merci liquide o consegnate al trasporto allo stato umido, come pure per le seguenti merci:

carboni e coke,	grassi,
cascami di pelli,	lane,
corna e unghioni,	legni di tinta triti o macinati,
crini,	legni di liquirizia,
cuoi,	legumi freschi,
frutta fresche, secche o cotte,	luppoli,
funghi freschi,	mastice fresco,

ossa intere o macinate,
pelli,
pellicce,
pesci secchi,
radici,
sale,
saponi e oli solidi,

scorze,
setole di maiale,
tabacco in foglie fresche,
tabacco trinciato,
tendini d'animali,
torba;

b. uno per cento per tutte le altre merci secche egualmente soggette a calo stradale.

§ 2. — La limitazione di responsabilità prevista nel § 1 non può essere invocata quando sia provato, in base alle circostanze di fatto, che la perdita non sia dipesa dalle cause che giustificano l'anzidetta tolleranza.

§ 3. — Nel caso in cui più colli sono trasportati con una sola lettera di vettura, il calo stradale è calcolato per ciascun collo, quando il peso a partenza di ciascuno di essi sia stato indicato separatamente nella lettera di vettura o possa essere accertato altrimenti.

§ 4. — In caso di perdita totale della merce, non si procede ad alcuna detrazione per calo stradale nel computo dell'indennità.

§ 5. — Le prescrizioni del presente articolo non portano alcuna deroga a quelle degli articoli 27 e 28.

Articolo 33

Ammontare dell'indennità per avaria della merce

In caso di avaria, la ferrovia deve pagare l'ammontare del deprezzamento subito dalla merce, escluso ogni altro risarcimento. Tale ammontare viene calcolato applicando al valore della merce, determinato secondo l'articolo 31, la percentuale di deprezzamento nel luogo di destinazione. Devono essere inoltre restituite, nella stessa proporzione, le spese previste nell'articolo 31, § 1, ultimo alinea.

Tuttavia, l'indennità non può oltrepassare:

a. se la totalità della spedizione è deprezzata dall'avaria, l'ammontare che sarebbe dovuto in caso di perdita totale;

b. se soltanto una parte della spedizione è deprezzata dall'avaria, l'ammontare che sarebbe dovuto per la perdita della parte deprezzata.

Articolo 34

Ammontare dell'indennità per ritardo nella resa

§ 1. — In caso di ritardo nella resa superiore a 48 ore e se l'avente diritto non fornisce la prova che un danno è derivato da questo ritardo,

la ferrovia deve restituire un decimo delle tasse di porto, con un massimo di 50 franchi per spedizione.

§ 2. — Se è fornita la prova che un danno è derivato dal ritardo nella resa, viene pagata per questo danno una indennità che non può oltrepassare il doppio delle tasse di porto.

§ 3. — Le indennità previste nei §§ 1 e 2 non sono cumulabili con quelle dovute per la perdita totale della merce.

In caso di perdita parziale, esse sono pagate, se del caso, per la parte della spedizione non perduta.

In caso di avaria, esse si cumulano, se del caso, con l'indennità prevista nell'articolo 33.

In ogni caso, il cumulo delle indennità previste nei §§ 1 e 2 con quelle previste negli articoli 31 e 33 non può dar luogo al pagamento di una indennità totale superiore a quella che sarebbe dovuta in caso di perdita totale della merce.

Articolo 35

Limitazione dell'indennità secondo determinate tariffe

Quando la ferrovia accorda particolari condizioni di trasporto (tariffe speciali od eccezionali) che comportano una riduzione delle tasse di porto calcolate in base alle condizioni ordinarie (tariffe generali), essa può limitare l'indennità dovuta all'avente diritto in caso di ritardo nella resa, perdita o avaria, a condizione che una tale limitazione sia indicata nella tariffa.

Se la limitazione così stabilita risulta da una tariffa applicata solamente su una parte del percorso, essa può essere invocata soltanto quando il fatto che dà luogo all'indennità si sia verificato su detta parte del percorso.

Articolo 36

Ammontare dell'indennità in caso di dichiarazione d'interesse alla riconsegna

Se vi è dichiarazione d'interesse alla riconsegna, oltre alle indennità previste negli articoli 31, 33, 34 e, se del caso, nell'articolo 35, può essere reclamato il risarcimento del danno supplementare provato fino a concorrenza dell'ammontare dell'interesse dichiarato.

Articolo 37

Ammontare dell'indennità in caso di dolo o di colpa grave imputabile alla ferrovia

In tutti i casi in cui il ritardo nella resa, la perdita totale o parziale o l'avaria subita dalla merce siano causati da dolo o da colpa grave imputabile

tabile alla ferrovia, questa deve risarcire completamente l'avente diritto del danno provato. In caso di colpa grave, la responsabilità è tuttavia limitata al doppio dei massimali previsti negli articoli 31, 33, 34, 35 e 36.

Articolo 38

Interessi sulle indennità. Restituzione delle indennità

§ 1. — L'avente diritto può richiedere gli interessi sull'indennità. Tali interessi, calcolati in ragione del cinque per cento l'anno, sono dovuti solo se l'indennità sia superiore ai dieci franchi per ogni lettera di vettura; essi decorrono dal giorno del reclamo amministrativo previsto nell'articolo 41, o, se non esiste reclamo, dal giorno della citazione.

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

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

Articolo 39

Responsabilità della ferrovia per i suoi agenti

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

Tuttavia, se, a richiesta di un interessato, gli agenti della ferrovia compilano lettere di vettura, fanno traduzioni o compiono altre prestazioni che non competono alla ferrovia, essi sono considerati come operanti per conto della persona alla quale rendono queste prestazioni.

Articolo 40

Esercizio di azioni extracontrattuali

In tutti i casi regolati dalla presente Convenzione, ogni azione relativa alla responsabilità, a qualunque titolo svolta, non può essere esercitata contro la ferrovia se non alle condizioni e nei limiti previsti dalla Convenzione medesima.

Ciò vale anche per ogni azione esercitata contro le persone di cui la ferrovia risponde in base all'articolo 39.

Capitolo II: Reclami amministrativi. Azioni giudiziarie. Procedura e prescrizione

Articolo 41

Reclami amministrativi

§ 1. — I reclami amministrativi relativi al contratto di trasporto devono essere indirizzati per iscritto alla ferrovia indicata nell'articolo 43.

§ 2. — Il diritto di presentare il reclamo appartiene a colui che ha il diritto di azione contro la ferrovia in base all'articolo 42.

§ 3. — Se il reclamo è presentato dal mittente, egli deve produrre il duplicato della lettera di vettura. In mancanza di tale documento, egli può presentare il reclamo alla ferrovia soltanto con l'autorizzazione del destinatario o se fornisce la prova che questi ha rifiutato la spedizione.

Se il reclamo è presentato dal destinatario, questi deve produrre la lettera di vettura se gli è stata consegnata.

§ 4. — La lettera di vettura, il duplicato e gli altri documenti che l'avente diritto ritenga utile unire al suo reclamo devono essere presentati o in originale, o in copie, queste ultime debitamente legalizzate se la ferrovia lo richiede.

All'atto della liquidazione del reclamo, la ferrovia può esigere la presentazione in originale della lettera di vettura, del duplicato o dello scontrino dell'assegno per annotarvi l'avvenuta liquidazione.

Articolo 42

Persone che possono esercitare l'azione giudiziaria contro la ferrovia

§ 1. — L'azione giudiziaria per restituzione d'una somma pagata in base al contratto di trasporto appartiene soltanto a colui che ha effettuato il pagamento.

§ 2. — L'azione giudiziaria riguardante gli assegni previsti nell'articolo 19 appartiene soltanto al mittente.

§ 3. — Le altre azioni giudiziarie contro la ferrovia derivanti dal contratto di trasporto appartengono:

a. al mittente, fino al momento in cui il destinatario abbia ritirato la lettera di vettura o abbia accettato la merce o abbia fatto valere i diritti che gli spettano in base all'articolo 16, § 4, o all'articolo 22;

b. al destinatario, a partire dal momento in cui:

1° ha ritirato la lettera di vettura, o

2° ha accettato la merce, o

- 3° ha fatto valere i diritti spettantigli in base all'articolo 16, § 4, o
 4° ha fatto valere i diritti spettantigli in base all'articolo 22. Tuttavia, il diritto di esercitare tale azione si estingue a partire dal momento in cui la persona designata dal destinatario conformemente all'articolo 22, § 1, lettera c, abbia ritirato la lettera di vettura o abbia accettato la merce o abbia fatto valere i diritti che gli spettano in base all'articolo 16, § 4.

§ 4. — Per esercitare le sue azioni, il mittente deve presentare il duplicato della lettera di vettura. Tuttavia, in mancanza di questo, egli può esercitare le azioni spettantigli in base al § 3, lettera a, soltanto se ne è stato autorizzato dal destinatario o s'egli fornisce prova che il destinatario abbia rifiutato la spedizione.

Per esercitare la sue azioni, il destinatario deve produrre la lettera di vettura se gli è stata consegnata.

Articolo 43

Ferrovie contro le quali può essere esercitata l'azione giudiziaria

§ 1. — L'azione giudiziaria per restituzione di una somma pagata in conseguenza del contratto di trasporto può essere esercitata sia contro la ferrovia che ha riscosso questa somma, sia contro la ferrovia a profitto della quale la somma è stata riscossa in più del dovuto.

§ 2. — L'azione giudiziaria riguardante gli assegni, previsti nell'articolo 19, può essere esercitata soltanto contro la ferrovia di partenza.

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

L'azione giudiziaria può essere esercitata contro la ferrovia destinataria anche se questa non ha ricevuto nè la merce, nè la lettera di vettura.

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

§ 5. — L'azione giudiziaria può essere esercitata contro una ferrovia diversa da quelle indicate nei §§ 1, 2 e 3, quando è fatta valere come domanda riconvenzionale o come eccezione in una causa in cui la domanda principale sia fondata sullo stesso contratto di trasporto.

Articolo 44

Competenza

Le azioni giudiziarie fondate sulla presente Convenzione possono essere promosse soltanto davanti al giudice competente dello Stato dal

quale dipende la ferrovia da citare, salvo che non sia diversamente stabilito negli accordi fra gli Stati o negli atti di concessione.

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

Articolo 45

Accertamento della perdita parziale o dell'avaria subita dalla merce

§ 1. — Se la ferrovia scopre o presume una perdita parziale di una avaria, o se l'avente diritto ne afferma l'esistenza, la ferrovia ha l'obbligo di procedere senza indugio e, se possibile, in presenza di tale avente diritto, alla redazione di un verbale per accertare, secondo la natura del danno, lo stato della merce, il suo peso e, possibilmente, l'entità del danno, la sua causa ed il momento in cui si è prodotto.

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

§ 2. — L'avente diritto, se non accetta le constatazioni del verbale, può domandare l'accertamento giudiziario dello stato e del peso della merce, delle cause e dell'ammontare del danno; valgono per la procedura le leggi ed i regolamenti dello Stato dove la constatazione giudiziaria è eseguita.

Articolo 46

Estinzione dell'azione contro la ferrovia

§ 1. — L'accettazione della merce da parte dell'avente diritto estingue ogni azione contro la ferrovia, derivante dal contratto di trasporto, per ritardo nella resa, perdita parziale o avaria.

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

a. se l'avente diritto fornisce la prova che il danno è stato causato da dolo o da colpa grave imputabile alla ferrovia;

b. in caso di reclamo per ritardo nella resa, quando il reclamo è presentato ad una delle ferrovie indicate nell'articolo 43, § 3, nel termine di sessanta giorni, non compreso quello dell'accettazione della merce da parte dell'avente diritto;

c. in caso di reclamo per perdita parziale o per avaria:

1° se la perdita o l'avaria è stata constatata in conformità all'articolo 45, prima che l'avente diritto abbia ritirato la merce;

2° se l'accertamento che avrebbe dovuto essere fatto in conformità all'articolo 45, è stato omissso per colpa della ferrovia;

d. in caso di reclamo per danni non apparenti, la cui esistenza venga accertata dopo il ritiro della merce da parte dell'avente diritto ed alla duplice condizione che:

1° la domanda di accertamento, conformemente all'articolo 45, venga fatta dall'avente diritto appena scoperto il danno e non oltre i sette giorni dal ritiro della merce; quando questo termine scade di domenica od in un giorno festivo legalmente riconosciuto, la scadenza è rinviata al primo giorno lavorativo seguente;

2° l'avente diritto provi che il danno si è verificato nell'intervallo tra l'accettazione al trasporto e la riconsegna.

§ 3. — Se la merce è stata rispedita alle condizioni previste nell'articolo 29, § 1, le azioni di indennità per perdita parziale o avaria derivanti da uno dei contratti di trasporto anteriori si estinguono come se si trattasse di un unico contratto.

Articolo 47

Prescrizione dell'azione

§ 1. — L'azione derivante dal contratto di trasporto si prescrive in un anno.

Tuttavia, la prescrizione è di due anni, se si tratta:

a. dell'azione per il pagamento di un assegno che la ferrovia abbia già incassato dal destinatario;

b. dell'azione per il pagamento del residuo della somma ricavata da una vendita effettuata dalla ferrovia;

c. di un'azione fondata su di un danno avente per causa il dolo;

d. di un'azione fondata su di un caso di frode;

e. nel caso previsto nell'articolo 29, § 1, di azione fondata su uno dei contratti di trasporto anteriori alla spedizione.

§ 2. — La prescrizione decorre:

a. nel caso di azioni per indennità per perdita parziale, avaria o ritardo nella resa: dal giorno in cui ha avuto luogo la riconsegna;

b. nel caso di azioni per indennità per perdita totale: dal trentesimo giorno che segue la scadenza del termine di resa;

c. nel caso di azioni per pagamento o per rimborso di tasse di porto, di spese accessorie, di altre spese o di soprattasse, oppure nel caso di azioni per correzione, in caso di irregolare applicazione di tariffa o di errore di calcolo:

1° se vi è stato pagamento: dal giorno del pagamento;

2° se non vi è stato pagamento: dal giorno dell'accettazione della merce al trasporto, se il pagamento incombe al mittente, o dal giorno in cui il destinatario ha ritirato la lettera di vettura, se il pagamento incombe a lui;

3° trattandosi di somme affrancate con bollettino di affrancazione: dal giorno in cui la ferrovia trasmette al mittente il conto delle spese previste nell'articolo 17, § 7; in mancanza di tale trasmissione, il termine per i crediti della ferrovia decorre dal trentesimo giorno che segue la scadenza del termine di resa;

d. per le azioni della ferrovia per pagamento di una somma corrisposta dal destinatario in luogo e vece del mittente, o viceversa, e che la ferrovia deve restituire all'avente diritto: dal giorno in cui è stata fatta la richiesta di restituzione;

e. per le azioni relative agli assegni previsti nell'articolo 19: dal trentesimo giorno che segue la scadenza del termine di resa;

f. per le azioni per pagamento del residuo di una somma ricavata dalla vendita: dal giorno della vendita;

g. per le azioni per pagamento di un supplemento di diritti reclamato dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative: dal giorno della domanda di queste autorità;

h. in tutti gli altri casi: dal giorno in cui può essere esercitato il diritto.

Il giorno indicato come inizio della prescrizione non è mai compreso nel termine.

§ 3. — In caso di reclamo amministrativo rivolto alla ferrovia in conformità all'articolo 41, il corso della prescrizione rimane sospeso fino al giorno in cui la ferrovia respinge per iscritto il reclamo e restituisce i documenti che vi erano allegati. In caso di parziale accettazione del reclamo, la prescrizione riprende il suo corso soltanto per la parte del reclamo rimasta in contestazione. La prova del ricevimento del reclamo o della risposta e quella della restituzione dei documenti incombono alla parte che invoca questo fatto.

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

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

§ 5. — Salvo le disposizioni che precedono, la sospensione e l'interruzione della prescrizione sono regolate dalle leggi e dai regolamenti dello Stato nel quale l'azione è intentata.

Capitolo III: Regolamento dei conti. Regresso delle ferrovie tra loro

Articolo 48

Regolamento dei conti tra le ferrovie

§ 1. — Ogni ferrovia che abbia incassato, o alla partenza o all'arrivo, le spese od altri crediti risultanti dal contratto di trasporto deve pagare alle ferrovie interessate la quota loro spettante di dette spese e di detti crediti.

Le modalità di pagamento sono fissate negli accordi intervenuti tra le ferrovie.

§ 2. — Salvo i propri diritti verso il mittente, la ferrovia di partenza è responsabile delle tasse di porto e delle altre spese che non avesse incassate, mentre il mittente le aveva prese a suo carico sulla lettera di vettura.

§ 3. — Se la ferrovia destinataria effettua la riconsegna della merce senza riscuotere le spese o gli altri crediti risultanti dal contratto di trasporto, essa ne è responsabile verso le ferrovie precedenti e gli altri interessati.

§ 4. — In caso di mancato pagamento da parte di una delle ferrovie, constatato dall'Ufficio centrale dei trasporti internazionali per ferrovia, su domanda di una delle ferrovie creditrici, le conseguenze sono sopportate da tutte le altre ferrovie che hanno partecipato al trasporto, in proporzione alla quota loro spettante sulle tasse di porto.

Resta riservato il diritto di regresso contro la ferrovia della quale è stata constatata l'inadempienza.

Articolo 49

Regresso in caso d'indennità per perdita o per avaria

§ 1. — La ferrovia che ha pagato un'indennità per perdita totale o parziale o per avaria, in base alle disposizioni della presente Convenzione, ha il diritto di regresso contro le ferrovie che hanno partecipato al trasporto, conformemente alle disposizioni seguenti:

a. la ferrovia, dal cui fatto il danno è stato causato, ne è sola responsabile;

b. se il danno è stato causato da fatto di più ferrovie, ciascuna risponde del danno da essa causato. Se una tale distinzione non è possibile nel caso concreto, l'onere dell'indennità viene ripartito fra esse secondo le norme stabilite alla lettera c;

c. se non può essere provato che il danno è stato causato da fatto di una o più ferrovie, l'onere dell'indennità dovuta è ripartito fra tutte le ferrovie che hanno partecipato al trasporto, ad eccezione di quelle che provassero che il danno non si è prodotto sulle loro linee. La ripartizione è fatta in proporzione al numero dei chilometri di applicazione delle tariffe.

§ 2. — Nel caso d'insolubilità di una delle ferrovie, la quota che le incombe e da essa non pagata è ripartita tra tutte le altre ferrovie che hanno partecipato al trasporto, in proporzione al numero dei chilometri di applicazione delle tariffe.

Articolo 50

Regresso in caso d'indennità per ritardo nella resa

§ 1. — Le norme indicate nell'articolo 49 sono estese ai casi di indennità pagate per ritardo nella resa. Se tale ritardo è causato da irregolarità constatate su più ferrovie, l'onere della indennità è ripartito fra loro in proporzione alla durata del ritardo verificatosi sulle rispettive reti.

§ 2. — I termini di resa stabiliti nell'articolo 11 sono ripartiti nel modo seguente tra le diverse ferrovie che hanno partecipato al trasporto:

a. tra due ferrovie vicine:

1° il termine di spedizione è diviso in parti uguali;

2° il termine di trasporto è diviso in proporzione al numero dei chilometri di applicazione delle tariffe di ciascuna delle due ferrovie;

b. tra tre o più ferrovie:

1° il termine di spedizione è diviso in parti uguali tra la ferrovia mittente e quella destinataria;

2° un terzo del termine di trasporto è diviso in parti uguali tra tutte le ferrovie partecipanti;

3° gli altri due terzi del termine di trasporto sono ripartiti in proporzione al numero dei chilometri di applicazione delle tariffe di ciascuna di dette ferrovie.

§ 3. — I termini supplementari ai quali una ferrovia ha diritto sono attribuiti a detta ferrovia.

§ 4. — L'intervallo tra la consegna della merce alla ferrovia e l'inizio del termine di spedizione è attribuito esclusivamente alla ferrovia di partenza.

§ 5. — La ripartizione di cui sopra entra in considerazione nel solo caso in cui il termine totale di resa non sia stato osservato.

Articolo 51

Procedura di regresso

§ 1. — La ferrovia contro la quale viene esercitata una delle azioni di regresso, previste negli articoli 49 e 50, non può mai contestare la fondatezza del pagamento effettuato dall'amministrazione che esercita il regresso, se l'indennità è stata fissata dall'autorità giudiziaria dopo che la citazione fu debitamente notificata a detta ferrovia e questa fu posta in grado di intervenire nella causa. Il giudice investito dell'azione principale fissa, secondo le circostanze di fatto, i termini per la notificazione e per l'intervento.

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

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

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

§ 5. — Non è permesso proporre l'azione di regresso nel corso della azione relativa alla domanda principale di risarcimento.

Articolo 52

Competenza per le azioni di regresso

§ 1. — Per tutte le azioni di regresso è esclusivamente competente il giudice della sede della ferrovia contro la quale si propone il regresso.

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

Articolo 53

Accordi relativi al regresso

Le ferrovie possono derogare, mediante accordi, alle norme sulle azioni di regresso reciproche stabilite nel capitolo III.

Titolo IV: Disposizioni diverse

Articolo 54

Applicazione del diritto nazionale

Per quanto non è previsto nella presente Convenzione, nelle disposizioni speciali conformi all'articolo 60, § 4, nelle disposizioni complementari conformi all'articolo 60, § 5, e nelle tariffe internazionali, si applicano le leggi ed i regolamenti nazionali, relativi al trasporto, in vigore nei singoli Stati.

Articolo 55

Regole generali di procedura

Per tutte le liti originate dai trasporti sottoposti alla presente Convenzione si applica la procedura del giudice competente, salvo le disposizioni contrarie contemplate nella Convenzione.

Articolo 56

Esecuzione delle sentenze. Sequestri e cauzioni

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

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

§ 2. — I crediti derivanti da un trasporto internazionale a favore di una ferrovia verso un'altra ferrovia che non dipende dallo stesso Stato non possono essere sequestrati che in virtù di una sentenza emessa dalla autorità giudiziaria dello Stato al quale appartiene la ferrovia titolare dei crediti sequestrati.

§ 3. — Il materiale rotabile della ferrovia e gli oggetti di qualunque natura occorrenti per il trasporto e di proprietà della ferrovia, quali casse mobili (containers), attrezzi di carico, copertoni, ecc., non possono essere sequestrati sul territorio di uno Stato diverso da quello cui appartiene la ferrovia proprietaria, se non in virtù di una sentenza emessa dall'autorità giudiziaria dello Stato cui la ferrovia appartiene.

I carri privati e gli oggetti di qualunque natura occorrenti per il trasporto, ivi contenuti ed appartenenti al proprietario del carro, non possono formare oggetto di un sequestro, su un territorio diverso da quello dello Stato in cui il proprietario ha il domicilio, se non in virtù di una sentenza emessa dall'autorità giudiziaria di quest'ultimo Stato.

§ 4. — Non può essere pretesa alcuna cauzione per assicurare il pagamento delle spese dipendenti da azioni giudiziarie fondate sul contratto di trasporto internazionale.

Articolo 57

Unità monetaria. Corso di conversione o di accettazione delle valute estere

§ 1. — Le somme indicate in franchi nella presente Convenzione o nei suoi allegati sono considerate come riferentisi al franco oro del peso di 10/31 di grammo al titolo di 0,900.

§ 2. — La ferrovia deve pubblicare i cambi in base ai quali essa effettua la conversione delle tasse di porto, delle altre spese e degli assegni espressi in unità monetarie estere, che sono pagati in valuta nazionale (corsi di conversione).

§ 3. — Analogamente, una ferrovia che accetta in pagamento delle valute estere deve pubblicare a quali corsi essa le accetta (corsi di accettazione).

Articolo 58

Ufficio centrale dei trasporti internazionali per ferrovia

§ 1. — Per facilitare ed assicurare l'esecuzione della presente Convenzione è istituito un Ufficio centrale dei trasporti internazionali per ferrovia incaricato:

a. di ricevere le comunicazioni dei singoli Stati contraenti e di ciascuna ferrovia interessata e di notificarlo agli altri Stati ed altre ferrovie;

b. di raccogliere, coordinare e pubblicare le notizie di ogni specie che interessino il servizio dei trasporti internazionali;

c. di facilitare, tra le diverse ferrovie, le relazioni finanziarie rese necessarie dal servizio dei trasporti internazionali ed il recupero dei crediti non pagati e di garantire, a questo riguardo, la sicurezza dei rapporti tra le ferrovie;

d. di tentare la conciliazione, su domanda di uno Stato contraente o d'una impresa di trasporto le cui linee siano iscritte nella lista delle linee prevista nell'articolo 59, prestando i suoi buoni uffici o la sua mediazione, oppure con qualsiasi altro mezzo, allo scopo di risolvere le controversie tra i detti Stati o imprese aventi per oggetto l'interpretazione o l'applicazione della Convenzione;

e. di emettere, su domanda delle parti in causa — Stati, imprese di trasporto o utenti — un parere consultivo sulle controversie aventi per oggetto l'interpretazione o l'applicazione della Convenzione;

f. di collaborare alla definizione, in via di arbitrato, dei litigi aventi per oggetto l'interpretazione o l'applicazione della Convenzione;

g. d'istruire le domande di modificazione della presente Convenzione e di proporre, quando occorra, la riunione delle Conferenze previste nell'articolo 69.

§ 2. — Un regolamento speciale costituente l'Allegato II alla presente Convenzione stabilisce la sede, la composizione e l'organizzazione di questo Ufficio, come pure i suoi mezzi d'azione. Esso ne fissa inoltre le condizioni di funzionamento e di sorveglianza.

Articolo 59

Lista delle linee soggette alla Convenzione

§ 1. — L'Ufficio centrale di cui all'articolo 58 è incaricato di compilare, di aggiornare e di pubblicare la lista delle linee soggette alla presente Convenzione. A tale scopo, esso riceve le notifiche degli Stati contraenti relative all'iscrizione in questa lista o alla radiazione da essa delle linee di una ferrovia o di una delle imprese previste nell'articolo 2.

§ 2. — La partecipazione di una nuova linea al servizio dei trasporti internazionali ha luogo solo un mese dopo la data della lettera con la quale l'Ufficio centrale notifica l'iscrizione di tale linea agli altri Stati.

§ 3. — La radiazione di una linea è fatta dall'Ufficio centrale non appena abbia ricevuto dallo Stato contraente, dal quale venne richiesta l'iscrizione della linea nella lista, la notificazione che detta linea deve essere radiata.

§ 4. — La semplice ricezione dell'avviso proveniente dall'Ufficio centrale dà immediatamente diritto a ciascuna ferrovia di cessare, con la linea radiata, ogni relazione riguardante i trasporti internazionali, ad eccezione di quelli in corso, che debbono essere condotti a termine.

Articolo 60

Disposizioni speciali per determinati trasporti. Disposizioni complementari

§ 1. — Per il trasporto dei carri privati sono previste disposizioni particolari all'Allegato IV.

§ 2. — Per il trasporto delle casse mobili (containers) sono previste disposizioni particolari all'Allegato V.

§ 3. — Per il trasporto dei colli espressi le ferrovie possono, mediante clausole appropriate delle loro tariffe, concordare l'applicazione di determinate disposizioni speciali, conformi all'Allegato VI.

§ 4. — Per i trasporti qui sotto specificati:

- a. trasporti con documenti di trasporto negoziabili;
- b. trasporti da riconsegnare soltanto contro restituzione del duplicato della lettera di vettura;
- c. trasporti di giornali;
- d. trasporti di merci destinate a fiere od esposizioni;
- e. trasporti di attrezzi di carico e di mezzi di protezione contro il calore ed il freddo per le merci trasportate;
- f. trasporti effettuati con lettere di vettura che non servono come documento di tassazione e di fatturazione,

due o più Stati contraenti, in base ad accordi speciali, ovvero le ferrovie, mediante clausole appropriate delle loro tariffe, possono concordare determinate condizioni adatte a tali trasporti e deroganti alla presente Convenzione.

§ 5. — Le disposizioni complementari che alcuni Stati contraenti o alcune ferrovie partecipanti pubblicano per l'esecuzione della Convenzione sono da essi comunicate all'Ufficio centrale.

Queste disposizioni complementari possono essere messe in vigore, sulle ferrovie che vi hanno aderito, nelle forme previste dalle leggi e dai regolamenti di ciascuno Stato, senza che esse possano derogare alla presente Convenzione.

La loro entrata in vigore è notificata all'Ufficio centrale.

Articolo 61

Regolamento delle controversie a mezzo di arbitrato

§ 1. — Nel caso che non possano essere regolati tra le parti stesse, i litigi aventi per oggetto l'interpretazione o l'applicazione, da una parte, della Convenzione valida come legge nazionale o a titolo di diritto convenzionale e delle disposizioni complementari emanate da taluni Stati contraenti e, da altra parte, degli accordi speciali previsti nell'articolo 60, § 4, possono, su domanda delle parti, essere sottoposti a tribunali arbitrali la cui composizione e procedura formano oggetto dell'Allegato VII alla presente Convenzione.

§ 2. — Tuttavia, in caso di litigio tra Stati, le disposizioni dell'Allegato VII non vincolano le parti, le quali possono stabilire liberamente la composizione del tribunale arbitrale e la procedura arbitrale.

§ 3. — Su domanda delle parti, la giurisdizione arbitrale può essere investita:

a. senza pregiudizio della definizione delle controversie in virtù di altre disposizioni legali:

1° dei litigi tra Stati contraenti;

2° dei litigi tra Stati contraenti da una parte e Stati non contraenti dall'altra;

3° dei litigi tra Stati non contraenti, purchè, nei due ultimi casi, la Convenzione sia applicabile come legge nazionale o a titolo di diritto convenzionale;

b. dei litigi tra imprese di trasporto;

c. dei litigi tra imprese di trasporto e utenti;

d. dei litigi tra utenti.

§ 4. — La messa in atto della procedura arbitrale ha, per quanto riguarda la sospensione e l'interruzione della prescrizione del credito litigioso, lo stesso effetto dell'azione intentata davanti al tribunale ordinario.

§ 5. — Le sentenze pronunziate dai tribunali arbitrali nei confronti delle imprese di trasporto o degli utenti sono esecutive in ciascuno degli Stati contraenti, appena siano state compiute le formalità prescritte nello Stato ove l'esecuzione deve aver luogo.

Titolo V: Disposizioni eccezionali

Articolo 62

Deroghe temporanee

§ 1. — Se la situazione economica e finanziaria di uno Stato è di natura tale da provocare gravi difficoltà per l'applicazione delle disposizioni del titolo III, capitolo III, della Convenzione, ogni Stato può, sia con disposizioni inserite nelle tariffe, sia con atti di potere pubblico, quali le autorizzazioni generali o particolari date alle amministrazioni ferroviarie, derogare alle disposizioni degli articoli 17, 19 e 21 della Convenzione, decidendo per determinati traffici:

a. che le spedizioni in partenza da tale Stato siano affrancate;

1° o sino alle sue frontiere,

2° o almeno sino alle sue frontiere;

b. che le spedizioni a destinazione di tale Stato siano affrancate in partenza:

1° o almeno fino alle sue frontiere, in quanto lo Stato di partenza non abbia a ricorrere alla restrizione prevista sub *a* 1°,

2° o tutt'al più fino alle sue frontiere;

c. che le spedizioni, sia in provenienza, sia a destinazione di questo Stato, non possano essere gravate d'alcun assegno e che non siano ammesse spese anticipate, o che gli assegni e le spese anticipate siano ammessi soltanto in certi limiti;

d. che non sia permesso al mittente di modificare il contratto di trasporto per quanto concerne il Paese destinatario, l'affrancazione e l'assegno.

§ 2. — Alle medesime condizioni, gli Stati possono, con autorizzazioni generali o particolari date alle amministrazioni ferroviarie, derogare alle disposizioni degli articoli 17, 19, 21 e 22 della Convenzione decidendo, nelle loro reciproche relazioni:

a. che le norme di pagamento delle spese siano particolarmente fissate dopo accordi tra le ferrovie interessate a dette norme.

Queste norme non possono contenere modalità non previste nell'articolo 17;

b. che certe domande di modificazioni del contratto di trasporto non siano ammesse.

§ 3. — I provvedimenti adottati in conformità dei §§ 1 e 2 sono comunicati all'Ufficio centrale.

I provvedimenti indicati nel § 1 entreranno in vigore al più presto allo scadere del termine di otto giorni a decorrere dalla data della lettera con la quale l'Ufficio centrale avrà notificato il provvedimento agli altri Stati.

I provvedimenti indicati nel § 2 entreranno in vigore al più presto allo scadere del termine di due giorni dopo la loro pubblicazione negli Stati interessati.

§ 4. — I suddetti provvedimenti non sono applicabili alle spedizioni in corso di trasporto.

Articolo 63

Responsabilità nel traffico ferroviario-marittimo

§ 1. — Nei trasporti ferroviario-marittimi che si effettuano sulle linee indicate nel § 1 dell'articolo 2, ciascuno Stato può, chiedendo che opportuna indicazione sia inserita nella lista delle linee soggette alla Convenzione, aggiungere a quelle previste nell'articolo 27 l'insieme delle cause di esonero enunciate qui appresso.

Il vettore può avvalersene soltanto se prova che la perdita, l'avaria o il ritardo nella resa siano sopravvenuti sul percorso marittimo, dal momento del carico della merce a bordo della nave fino a quello del suo scarico dalla nave stessa.

Tali cause d'esonero sono le seguenti:

a. atti, negligenza od omissioni del capitano, marinaio, pilota, o dei preposti del vettore nella navigazione o nell'amministrazione della nave;

b. innavigabilità della nave, a condizione che il vettore provi che tale innavigabilità non è imputabile a difetto della ragionevole diligenza da parte sua per metter la nave in condizioni di navigabilità o per assicurarle un armamento, un equipaggiamento ed un approvvigionamento convenienti o per adattare e mettere in buono stato tutte le parti della nave dove la merce è caricata, in modo da renderle atte a ricevere, trasportare e preservare la merce;

c. incendio a condizione che il vettore provi che il medesimo non è stato causato da suo fatto o colpa, da quelli del capitano, marinaio, pilota o dai suoi addetti;

d. pericoli, rischi o infortuni di mare o di altre acque navigabili;

e. salvataggio o tentativo di salvataggio di vite o di beni in mare;

f. carico della merce sul ponte della nave, purchè essa sia stata caricata sul ponte col consenso dato dal mittente nella lettera di vettura, e ch'essa non sia caricata su un carro ferroviario.

Le cause di esonero di cui sopra non sopprimono nè diminuiscono in nulla gli obblighi generali del vettore, e, in particolare, quello di impiegare la diligenza ragionevole per mettere la nave in condizioni di navigabilità o assicurarle un armamento, un equipaggiamento ed un approvvigionamento convenienti, o per adattare e mettere in buono stato tutte le parti della nave dove la merce è caricata, in modo da renderle atte a ricevere, trasportare e preservare la merce.

Quando il vettore faccia valere le cause d'esonero suddette, egli resta tuttavia responsabile se, per una colpa diversa da quella prevista alla lettera *a*, l'avente diritto provi che il ritardo nella resa, la perdita o l'avaria sono dovuti a colpa del vettore, capitano, marinaio, pilota o suoi addetti.

§ 2. — Quando un percorso marittimo è servito da più imprese iscritte nella lista indicata nell'articolo 1, il regime di responsabilità applicabile a tale percorso deve essere il medesimo per tutte queste imprese.

Inoltre, quando tali imprese siano state iscritte nella lista su domanda di più Stati, l'adozione del suddetto regime deve, preliminarmente, formare oggetto di un accordo tra questi Stati.

§ 3. — I provvedimenti presi in conformità del presente articolo vengono comunicati all'Ufficio centrale. Essi entreranno in vigore, al più

presto, trenta giorni dopo la data della lettera con la quale l'Ufficio centrale avrà reso noti tali provvedimenti agli altri Stati.

I suddetti provvedimenti non sono applicabili alle spedizioni in corso di trasporto.

Articolo 64

Responsabilità in caso di incidenti nucleari

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

Titolo VI: Disposizioni finali

Articolo 65

Firma

La presente Convenzione, i cui Allegati ne costituiscono parte integrante, resta aperta fino al 30 aprile 1970 alla firma degli Stati precedentemente contraenti e di quelli che sono stati invitati a farsi rappresentare alla Conferenza ordinaria di revisione.

Articolo 66

Ratifica. Entrata in vigore

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

Quando la Convenzione sarà stata ratificata da quindici Stati od al più tardi un anno dopo la firma, il Governo svizzero si metterà in relazione con i Governi interessati nell'intento di esaminare con essi la possibilità di mettere in vigore la Convenzione.

Articolo 67

Adesione alla Convenzione

§ 1. — Ogni Stato non firmatario che voglia aderire alla presente Convenzione indirizza la sua domanda al Governo svizzero, il quale la comunica a tutti gli Stati contraenti con un rapporto dell'Ufficio centrale sulla situazione delle ferrovie dello Stato richiedente per quanto riguarda i trasporti internazionali.

§ 2. — Se nel termine di sei mesi dalla data di detto avviso, due Stati almeno non abbiano notificato al Governo svizzero la loro opposizione, la domanda è ammessa di pieno diritto e ne è dato avviso dal Governo svizzero allo Stato richiedente e a tutti gli Stati contraenti.

Diversamente, il Governo svizzero notifica a tutti gli Stati contraenti ed allo Stato richiedente che l'esame della domanda è differito.

§ 3. — Ogni ammissione produce i suoi effetti un mese dopo la data dell'avviso inviato dal Governo svizzero, o, se allo spirare di detto termine la Convenzione non è ancora in vigore, alla data dell'entrata in vigore della medesima.

Articolo 68

Durata dell'impegno degli Stati contraenti

§ 1. — La durata della presente Convenzione è illimitata. Tuttavia, ogni Stato contraente può ritirarsi alle seguenti condizioni:

Per ogni Stato contraente, la Convenzione è valevole fino al 31 dicembre del quinto anno successivo a quello della sua entrata in vigore. Ogni Stato che voglia ritirarsi allo spirare di detto periodo deve notificare la sua intenzione, almeno un anno prima di detta data, al Governo svizzero, che ne informerà tutti gli Stati contraenti.

In mancanza di tale notificazione nel termine indicato, l'impegno sarà prorogato di pieno diritto per un periodo di tre anni e così di seguito di tre anni in tre anni, se non è data disdetta almeno un anno prima del 31 dicembre dell'ultimo anno di ogni periodo triennale.

§ 2. — Gli Stati ammessi a partecipare alla Convenzione nel corso del periodo quinquennale, o di uno dei periodi triennali, sono impegnati sino alla fine di questo periodo e poi sino alla fine di ciascuno dei periodi seguenti, sempre che non abbiano dato la disdetta almeno un anno prima dello spirare di uno di essi.

Articolo 69

Revisione della Convenzione

§ 1. — I Delegati degli Stati contraenti si riuniscono per la revisione della Convenzione, su convocazione del Governo svizzero, al più tardi cinque anni dopo l'entrata in vigore della presente Convenzione.

Su domanda di almeno un terzo degli Stati contraenti viene convocata una Conferenza prima di quest'epoca.

D'intesa con la maggioranza degli Stati contraenti, il Governo svizzero invita anche Stati non contraenti.

D'intesa con la maggioranza degli Stati contraenti, l'Ufficio centrale invita ad assistere alla Conferenza rappresentanti:

a. d'organizzazioni internazionali governative competenti in materia di trasporti;

b. d'organizzazioni internazionali non governative che si occupano di trasporti.

La partecipazione ai dibattiti di delegazioni degli Stati non contraenti, nonché quella delle organizzazioni internazionali indicate al quarto capoverso, è disciplinata, per ogni Conferenza, dal regolamento delle deliberazioni.

D'intesa con la maggioranza dei Governi degli Stati contraenti, l'Ufficio centrale può, prima delle Conferenze di revisione ordinarie e straordinarie, convocare Commissioni per l'esame preliminare delle proposte di revisione. Le disposizioni dell'Allegato III sono applicabili per analogia a tali Commissioni; per quanto riguarda l'articolo 6 di detto Allegato, è applicabile alle Commissioni preliminari la disposizione relativa alla Commissione di revisione.

§ 2. — L'entrata in vigore della nuova Convenzione risultante dalla Conferenza di revisione comporta l'abrogazione della precedente Convenzione e dei suoi Allegati anche nei riguardi di Stati contraenti che non ratificassero la nuova Convenzione.

§ 3. — Nell'intervallo tra la Conferenza di revisione, gli articoli 3, 4, 5 § 5, 6, 7 (eccetto il § 1), 8 (eccetto il § 1), 10 (eccetto il § 6, secondo alinea), 11, 12 (eccetto il § 4), 13, 14 (eccetto il § 2, secondo alinea), 15 (eccetto il § 1, primo alinea), 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 30, 35, 36, 41, 48, 49, 50, 53, 60 (eccetto il § 5) e gli Allegati VI e VII possono essere modificati da una Commissione di revisione. L'organizzazione ed il funzionamento di tale Commissione formano oggetto dell'Allegato III alla presente Convenzione.

Le decisioni della Commissione di revisione sono notificate senza indugio ai Governi degli Stati contraenti a cura dell'Ufficio centrale. Esse si ritengono accettate a meno che, entro quattro mesi dal giorno della notificazione, almeno cinque Governi non abbiano sollevato obiezioni. Queste decisioni entrano in vigore il primo giorno dell'ottavo mese che segue il mese nel quale l'Ufficio centrale ha portato la loro accettazione a conoscenza dei Governi degli Stati contraenti. L'Ufficio centrale indica tale giorno all'atto della notifica dell'accettazione delle decisioni.

§ 4. — In vista di modificare:

a. il Regolamento internazionale per il trasporto delle merci pericolose per ferrovia (Allegato I),

b. il Regolamento internazionale per il trasporto dei carri privati (Allegato IV) e

c. il Regolamento internazionale per il trasporto delle casse mobili (containers) (Allegato V),

sono istituite Commissioni di esperti la cui organizzazione e il cui funzionamento formano oggetto di uno statuto che costituisce l'Allegato III alla presente Convenzione.

Le decisioni delle Commissioni di esperti sono notificate senza indugio ai Governi degli Stati contraenti a cura dell'Ufficio centrale. Esse si ritengono accettate a meno che, entro quattro mesi dal giorno della notificazione, almeno cinque Governi non abbiano sollevato obiezioni. Queste decisioni entrano in vigore il primo giorno dell'ottavo mese che segue il mese nel quale l'Ufficio centrale ha portato la loro accettazione a conoscenza dei Governi degli Stati contraenti. L'Ufficio centrale indica tale giorno all'atto della notifica dell'accettazione delle decisioni.

Articolo 70

Testi della Convenzione. Traduzioni ufficiali

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

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

In caso di divergenza fa fede il testo francese.

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

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

(Seguono le firme)

**Regolamento internazionale per il trasporto delle merci
pericolose per ferrovia (RID)**

(Testo sottoposto a procedura di revisione speciale e pubblicato in
edizione a parte)

Regolamento relativo all'Ufficio centrale dei trasporti internazionali per ferrovia (OCTI)

Articolo 1

§ 1. — L'Ufficio centrale dei trasporti internazionali per ferrovia (OCTI) ha sede a Berna, sotto gli auspici del Governo svizzero.

Il controllo della sua attività, sia sul piano amministrativo, sia sul piano finanziario, si svolge nell'ambito delle disposizioni dell'articolo 58 della Convenzione ed è affidato ad un Comitato amministrativo.

A tale scopo, il Comitato amministrativo:

a. vigila sulla buona applicazione, da parte dell'Ufficio centrale, delle Convenzioni, nonchè degli altri testi scaturiti dalle conferenze di revisione e raccomanda, se del caso, le misure atte a facilitare l'applicazione di tali Convenzioni e testi;

b. esprime pareri motivati sulle questioni che possono interessare l'attività dell'Ufficio centrale e che gli siano sottoposte da uno Stato contraente o dal direttore dell'Ufficio.

§ 2. — *a.* Il Comitato amministrativo si riunisce a Berna. Esso si compone di undici membri, scelti fra gli Stati contraenti.

b. La Confederazione svizzera dispone di un seggio permanente nel Comitato e ne assume la presidenza. Gli altri Stati membri sono nominati per cinque anni. Per ciascun periodo quinquennale, una Conferenza diplomatica stabilisce, su proposta del Comitato amministrativo in carica, la composizione del Comitato amministrativo, tenendo conto di un'equa ripartizione geografica.

c. Se una vacanza si produce fra gli Stati membri, il Comitato amministrativo designa di sua iniziativa un altro Stato contraente per occupare il seggio vacante.

d. Ogni Stato membro designa, come delegato al Comitato amministrativo, una persona qualificata per la sua esperienza in materia di trasporti internazionali.

e. Il Comitato amministrativo stabilisce il suo regolamento interno e si organizza da se stesso.

Detto Comitato tiene almeno una riunione ordinaria all'anno: inoltre, tiene riunioni straordinarie quando almeno tre Stati membri ne facciano domanda.

La segreteria del Comitato amministrativo è assunta dall'Ufficio centrale.

I verbali delle sedute del Comitato amministrativo sono inviati a tutti gli Stati contraenti.

f. Le funzioni di delegato di uno Stato membro sono gratuite e le spese di trasferta che esse comportano sono a carico di tale Stato.

§ 3. — *a.* Il Comitato amministrativo stabilisce il regolamento concernente l'organizzazione, il funzionamento e lo statuto del personale dell'Ufficio centrale.

b. Il Comitato amministrativo nomina il direttore generale, il vice-direttore generale, i consiglieri ed i consiglieri aggiunti dell'Ufficio centrale; il Governo svizzero gli presenta delle proposte per la nomina del direttore generale e del vice-direttore generale. Per queste nomine, il Comitato amministrativo tiene conto in modo particolare della competenza dei candidati e di una equa ripartizione geografica.

c. Il Comitato amministrativo approva il bilancio preventivo annuale dell'Ufficio centrale, tenendo conto delle disposizioni del successivo articolo 2; esso approva inoltre il rapporto annuale di gestione.

La verifica della contabilità dell'Ufficio centrale, la quale si riferisce esclusivamente alla concordanza delle scritture e dei documenti contabili, nell'ambito del bilancio, è esercitata dal Governo svizzero. Quest'ultimo trasmette detta contabilità, con un rapporto, al Comitato amministrativo.

Il Comitato amministrativo comunica agli Stati contraenti, unitamente al rapporto di gestione dell'Ufficio centrale e all'estratto dei conti annuali di quest'ultimo, le decisioni, risoluzioni e raccomandazioni che è chiamato a formulare.

d. Il Comitato amministrativo sottopone ad ogni Conferenza diplomatica incaricata di fissare la sua composizione, almeno due mesi prima dell'apertura di quest'ultima, un rapporto sull'insieme della sua attività svolta dopo la conferenza precedente.

Articolo 2

§ 1. — Le spese dell'Ufficio centrale sono sostenute dagli Stati contraenti proporzionalmente alla lunghezza delle linee ferroviarie o dei percorsi ai quali si applica la Convenzione. Tuttavia, le linee di navigazione partecipano alle spese in proporzione alla sola metà dei loro percorsi. Per ogni Stato, il contributo non può superare un ammontare fisso per chilometro. Su proposta del Comitato amministrativo in carica, tale ammontare è fissato per ogni periodo quinquennale dalla Conferenza diplomatica incaricata, in virtù delle disposizioni dell'articolo 1 § 2 lettera *b* del presente Regolamento, di stabilire la composizione del Comitato amministrativo per questo stesso periodo. Eccezionalmente, questo contributo

può, mediante accordo tra il Governo interessato e l'Ufficio centrale, e con l'approvazione del Comitato amministrativo, essere ridotto del 50 per cento al massimo per linee esercitate in particolari condizioni. L'ammontare del credito annuale inerente al chilometraggio è fissato dal Comitato amministrativo, per ogni esercizio, dopo aver sentito l'Ufficio centrale. Detto ammontare è percepito sempre totalmente. Quando le spese effettive dell'Ufficio centrale non abbiano raggiunto l'ammontare del credito calcolato su questa base, la differenza non spesa è versata ad un fondo di riserva.

§ 2. — In occasione dell'invio del rapporto di gestione e dell'estratto dei conti annuali agli Stati contraenti, l'Ufficio centrale invita questi ultimi a versare la loro quota di contributo per le spese dell'esercizio decorso. Lo Stato che, alla data del 1° ottobre, non avesse versato la sua quota, riceverà un secondo invito a pagare. Se tale richiamo rimane senza esito, l'Ufficio centrale lo rinnova all'inizio dell'anno successivo, in occasione dell'invio del suo rapporto di gestione per l'esercizio decorso. Se al 1° luglio successivo, non è stato tenuto alcun conto di detto richiamo, un quarto invito viene rivolto allo Stato ritardatario per indurlo a pagare le due annualità scadute. In caso di esito negativo, l'Ufficio centrale l'avverte, tre mesi dopo che, se l'atteso versamento non ha luogo entro la fine dell'anno, il mancato pagamento sarà interpretato come tacita manifestazione della sua volontà di ritirarsi dalla Convenzione. Se quest'ultimo passo non ha effetto prima del 31 dicembre, l'Ufficio centrale, prendendo atto della volontà, tacitamente espressa dallo Stato moroso, di ritirarsi dalla Convenzione, procede a radiare le linee di questo Stato dalla lista delle linee ammesse al servizio dei trasporti internazionali.

§ 3. — Gli importi non riscossi devono, per quanto possibile, essere coperti mediante i crediti ordinari di cui dispone l'Ufficio centrale e possono essere ripartiti su quattro esercizi. La parte del disavanzo che non fosse stato possibile colmare nel modo anzidetto è portata in un conto speciale, a debito degli altri Stati contraenti, in proporzione al numero dei chilometri di linee soggette alla Convenzione all'epoca della messa in conto. Ogni Stato sarà addebitato nella misura in cui esso ha partecipato alla Convenzione con lo Stato moroso durante il periodo dei due anni che hanno preceduto il ritiro di detto Stato.

§ 4. — Lo Stato, le cui linee sono state radiate nelle condizioni indicate nel § 2 suddetto, può farle riammettere al servizio dei trasporti internazionali solamente pagando, in via preliminare, le somme delle quali è rimasto debitore, per gli anni rispettivi, maggiorate dell'interesse del cinque per cento da calcolare dalla fine del sesto mese trascorso dopo il giorno in cui l'Ufficio centrale lo invitò, per la prima volta, a pagare le quote di contribuzione che gli fanno carico.

Articolo 3

§ 1. — L'Ufficio centrale pubblica un bollettino mensile contenente le informazioni necessarie per l'applicazione della Convenzione e, in particolare, le comunicazioni relative alla lista delle linee ferroviarie e d'altre imprese, come pure agli oggetti esclusi dal trasporto o ammessi a determinate condizioni; detto bollettino contiene anche gli studi che l'Ufficio centrale ritenga utile pubblicarvi.

§ 2. — Il bollettino è redatto in francese e in tedesco. Un esemplare è spedito gratuitamente ad ogni Stato contraente e ad ognuna delle amministrazioni interessate. Gli altri esemplari richiesti debbono essere pagati ad un prezzo stabilito dall'Ufficio centrale.

Articolo 4

§ 1. — Le distinte e i crediti per trasporti internazionali rimasti insoluti possono essere indirizzati dall'impresa creditrice all'Ufficio centrale, affinché questo ne faciliti il recupero. A tale scopo, l'Ufficio centrale mette in mora l'impresa debitrice affinché paghi la somma dovuta o indichi i motivi del suo rifiuto di pagare.

§ 2. — Se l'Ufficio centrale ritiene che i motivi di rifiuto addotti siano sufficientemente fondati, esso rinvia le parti al giudice competente o, se le parti ne fanno domanda, al tribunale arbitrale previsto nell'articolo 61 della Convenzione (Allegato VII).

§ 3. — Quando l'Ufficio centrale ritiene che la totalità o una parte della somma sia effettivamente dovuta, può dopo aver consultato un esperto dichiarare che l'impresa di trasporto debitrice è tenuta a versare all'Ufficio centrale tutto o parte del credito; la somma così versata deve restare in deposito fino alla decisione di merito del giudice competente o del tribunale arbitrale previsto nell'articolo 61 della Convenzione (Allegato VII).

§ 4. — Nel caso in cui un'impresa di trasporto non abbia dato seguito, entro quindici giorni, alle ingiunzioni dell'Ufficio centrale, viene nuovamente messa in mora, con indicazione delle conseguenze del suo rifiuto.

§ 5. — Trascorso infruttuoso il periodo di dieci giorni dopo questa nuova messa in mora, l'Ufficio centrale invia allo Stato contraente, dal quale dipende l'impresa di trasporto, una comunicazione motivata, invitandolo ad esaminare le misure da prendere e, particolarmente, se esso debba mantenere sulla lista le linee dell'impresa di trasporto debitrice.

§ 6. — Se lo Stato contraente dal quale dipende l'impresa di trasporto debitrice dichiara che, nonostante il mancato pagamento, non ritiene di dover far cancellare dalla lista detta impresa, o se esso lascia senza

risposta per sei settimane la comunicazione dell'Ufficio centrale, si reputa di pieno diritto che detto Stato si faccia garante della solvibilità dell'impresa, per quanto concerne i crediti risultanti dai trasporti internazionali.

Articolo 5

Per coprire le spese particolari risultanti dall'attività prevista nello articolo 58 § 1 lettere da *d* a *f* della Convenzione, viene percepito un compenso. L'ammontare di questo compenso è fissato dal Comitato amministrativo, su proposta dell'Ufficio centrale.

Statuto relativo alla Commissione di revisione ed alle Commissioni di esperti

Articolo 1

I Governi degli Stati contraenti comunicano le loro proposte riguardanti le questioni che rientrano nella competenza delle Commissioni all'Ufficio centrale dei trasporti internazionali per ferrovia, il quale le porta immediatamente a conoscenza degli altri Stati contraenti.

Articolo 2

L'Ufficio centrale invita le Commissioni a riunirsi ogni volta che se ne presenti la necessità, oppure su domanda di almeno cinque Stati contraenti.

Tutti gli Stati contraenti sono avvertiti, due mesi prima, delle sessioni delle Commissioni. L'avviso deve indicare esattamente le questioni delle quali è richiesta l'iscrizione all'ordine del giorno.

Articolo 3

Tutti gli Stati contraenti possono prendere parte ai lavori delle Commissioni.

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

Ogni Stato sostiene le spese dei suoi rappresentanti.

Articolo 4

L'Ufficio centrale istruisce le questioni da trattare ed assume il servizio di segreteria delle Commissioni.

Il Direttore generale dell'Ufficio centrale od il suo rappresentante partecipa alle sedute delle Commissioni con voto consultivo.

Articolo 5

D'intesa con la maggioranza degli Stati contraenti, l'Ufficio centrale invita ad assistere alle sedute delle Commissioni, con voto consultivo, rappresentanti:

- a.* di Stati non contraenti;
- b.* di organizzazioni internazionali governative competenti in materia di trasporti, a condizione di reciprocità;
- c.* di organizzazioni internazionali non governative che si occupano di trasporti, a condizione di reciprocità.

Articolo 6

La Commissione di revisione è validamente costituita quando vi siano rappresentati la metà degli Stati contraenti; le Commissioni di esperti sono validamente costituite quando vi siano rappresentati un terzo degli Stati contraenti.

Articolo 7

Le Commissioni designano un presidente ed uno o due vice-presidenti per ogni sessione.

Articolo 8

Le deliberazioni hanno luogo in francese e in tedesco. Gli interventi dei membri della Commissione sono tradotti immediatamente oralmente e nella parte essenziale. Il testo delle proposte e le comunicazioni del presidente sono tradotti per esteso.

Articolo 9

Il voto ha luogo per delegazione e, su domanda, per appello nominale; ogni delegazione di uno Stato contraente rappresentato alla seduta ha diritto a un voto.

Una proposta viene approvata se il numero dei voti positivi è:

a. almeno uguale ad un terzo del numero degli Stati rappresentati nella Commissione,

b. superiore al numero dei voti negativi.

Articolo 10

I verbali delle sedute riassumono le deliberazioni nelle due lingue.

Le proposte e le decisioni debbono esservi inserite testualmente nelle due lingue. In caso di divergenza tra il testo francese e il testo tedesco nel verbale, per quanto concerne le decisioni, fa fede il testo francese.

I verbali sono distribuiti ai membri il più presto possibile.

Se la loro approvazione non può aver luogo durante la sessione, i membri comunicheranno alla segreteria, entro un congruo termine, le eventuali correzioni.

Articolo 11

Per facilitare i lavori, le Commissioni possono costituire sottocommissioni; esse possono anche costituire sottocommissioni incaricate di preparare determinate questioni per una ulteriore sessione.

Ogni sottocommissione designa un presidente, un vice-presidente e, se la necessità lo richiede, un relatore. Per il rimanente, alle sottocommissioni sono applicabili, per analogia, le disposizioni degli articoli da 1 a 5 e da 8 a 10.

Regolamento internazionale per il trasporto dei carri privati (RIP)

Articolo 1

Oggetto e portata del regolamento

§ 1. — Il presente regolamento si applica a tutti i trasporti di carri privati, vuoti o carichi, ammessi al servizio internazionale conformemente alle disposizioni dell'articolo 2 e consegnati al trasporto alle condizioni della «Convenzione Internazionale per il trasporto delle merci per ferrovia (CIM)».

§ 2. — In mancanza di disposizioni speciali nel presente regolamento, sono applicabili ai trasporti di cui al § 1 le altre prescrizioni della CIM.

Articolo 2

Ammissione dei carri al servizio internazionale

Per essere ammessi al servizio internazionale, i carri debbono essere immatricolati, da una ferrovia soggetta alla CIM, al nome di un privato (persona fisica o altro soggetto di diritto) e muniti da detta ferrovia dello speciale contrassegno (P).

Nel presente regolamento, il privato suddetto, il cui nome deve essere iscritto sul carro, è denominato «titolare».

Articolo 3

Utilizzazione dei carri

Il mittente può utilizzare il carro soltanto per il trasporto di merci alle quali questo sia idoneo secondo il contratto di immatricolazione. Il mittente è il solo responsabile delle conseguenze che potrebbero risultare dall'inosservanza di tale disposizione.

Articolo 4

Dispositivi e apparecchi speciali

Se il carro è dotato di apparecchi speciali (apparecchi refrigeranti, recipienti d'acqua, meccanismi, ecc.), incombe al mittente di provvedere, o di far provvedere, al funzionamento degli stessi. Detto obbligo passa al

destinatario dal momento in cui egli ha fatto valere i suoi diritti in conformità all'articolo 16 o all'articolo 22 della CIM.

Articolo 5

Consegna al trasporto

§ 1. — Il diritto di consegnare un carro al trasporto spetta al titolare.

Ogni altro mittente di un carro, vuoto o carico, deve consegnare alla stazione di partenza, contemporaneamente alla lettera di vettura, una autorizzazione rilasciata dal titolare. Tale autorizzazione può riferirsi a più carri.

L'autorizzazione non è richiesta se il mittente è il destinatario del carro oggetto del trasporto precedente e se, prima della conclusione del nuovo contratto di trasporto, la stazione non ha ricevuto dal titolare, con lettera o telegramma, il divieto di spedire uno o più carri senza la sua autorizzazione.

§ 2. — Salvo ordine contrario del titolare, la ferrovia è autorizzata a rispedire d'ufficio alla stazione di residenza, a spese del titolare, mediante lettera di vettura compilata a nome e all'indirizzo di quest'ultimo:

- ogni carro giunto vuoto, il cui carico non sia stato iniziato entro quindici giorni, a decorrere dalla sua messa a disposizione;
- ogni carro giunto carico che, entro otto giorni dal termine dello scarico, non abbia fatto oggetto di una nuova spedizione.

Se la ferrovia non fa uso di tale facoltà, scaduti i termini sopra indicati, essa deve informare il titolare della situazione del suo carro; in questo caso, la rispedizione d'ufficio del carro non può essere effettuata entro gli otto giorni che seguono quello dell'invio dell'avviso al titolare.

Le disposizioni del presente paragrafo non si applicano nè ai carri che si trovano nel Paese della rete di immatricolazione, nè ai carri che si trovano sui binari di raccordi privati.

§ 3. — Il locatario, il cui nome è iscritto sul carro col consenso della ferrovia immatricolante, subentra di pieno diritto al titolare per quanto concerne l'applicazione delle disposizioni contenute nel presente articolo.

Articolo 6

Indicazioni sulla lettera di vettura

§ 1. — Oltre alle indicazioni previste dalla CIM, il mittente deve iscrivere sulla lettera di vettura le seguenti indicazioni:

a. se si tratta di un carro vuoto: nella colonna «Designazione della merce» l'indicazione «carro privato vuoto», dato che le caratteristiche del carro sono indicate nella rubrica «carri»;

b. se si tratta di un carro carico: nella colonna «Designazione della merce», dopo la natura della merce, le parole «caricato su carro privato», dato che le caratteristiche del carro sono scritte nella rubrica «carri».

§ 2. — Se il mittente di un carro vuoto desidera ottenere una garanzia supplementare circa il termine di resa, conformemente alle disposizioni dell'articolo 12, deve indicare nella casella «Dichiarazioni» la menzione «Garanzia supplementare del termine di resa».

Articolo 7

Assegni e spese anticipate

§ 1. — Le spedizioni di carri vuoti non possono essere gravate nè di assegni nè di spese anticipate.

§ 2. — I trasporti di carri carichi possono essere gravati soltanto di assegni fino a concorrenza del valore della merce caricata.

Articolo 8

Dichiarazione d'interesse alla riconsegna

§ 1. — La dichiarazione d'interesse alla riconsegna non è ammessa per la spedizione di carri vuoti.

§ 2. — La dichiarazione d'interesse alla riconsegna per il trasporto di un carro carico ha valore soltanto per quanto concerne la merce caricata.

Articolo 9

Sospensione del termine di resa

§ 1. — Il termine di resa è sospeso non solo nei casi previsti nell'articolo 11 § 7, della CIM, ma anche durante ogni interruzione del trasporto provocata da un'avaria del carro, a meno che la ferrovia non sia responsabile di detta avaria, ai sensi dell'articolo 13.

§ 2. — Quando la merce caricata sul carro avariato sia trasbordata su un altro carro, il termine di resa della merce riprende a decorrere dal momento in cui, al punto di trasbordo, la merce stessa può essere rimessa in viaggio.

Articolo 10

Accertamento di avaria del carro o di perdita di parti del carro

§ 1. — Quando un'avaria del carro od una perdita di parti di esso è scoperta o presunta dalla ferrovia o addotta dall'avente diritto, la ferrovia deve redigere, secondo le disposizioni dell'articolo 45 della CIM,

un verbale che constati la natura dell'avaria o della perdita e, per quanto possibile, la sua causa e il momento in cui essa si è verificata.

Il verbale dev'essere inviato senza indugio alla ferrovia immatricolante, che ne dovrà trasmettere copia al titolare. Se si tratta di un carro sul quale è iscritto il nome del locatario col consenso della ferrovia immatricolante, una copia del verbale di constatazione deve essere trasmessa direttamente al locatario.

§ 2. — Se il carro è carico si dovrà, se del caso, redigere per la merce un verbale separato, secondo le disposizioni dell'articolo 45 della CIM.

Articolo 11

Avaria di un carro che impedisca la continuazione del trasporto

° 1. — In caso di avaria che impedisca la continuazione del trasporto di un carro spedito vuoto, o che ponga tale carro in condizioni di non poter prendere carico, la stazione in cui l'avaria è constatata deve, senza indugio, darne avviso per telegramma al mittente ed al titolare indicando, per quanto possibile, la natura dell'avaria.

§ 2. — Ogni carro vuoto ritirato dalla circolazione deve essere rimesso dalla ferrovia in grado di circolare salvo che il carro, a causa della gravità delle avarie, non debba essere caricato su un altro carro.

Per rendere il carro utilizzabile, la ferrovia può effettuare d'ufficio riparazioni fino ad un importo di 300 franchi.

La ferrovia informa succintamente il titolare, tramite la ferrovia immatricolante, circa i lavori importanti che sono stati eseguiti sulla base dei capoversi 1° e 2°.

Tali disposizioni sono applicabili senza pregiudizio per ciò che concerne la responsabilità.

§ 3. — Quando la ferrovia effettua dei lavori di riparazione conformemente al § 2 e si prevede che la durata dell'esecuzione di tali lavori supererà i 4 giorni, la ferrovia richiede, per telegramma, al mittente di farle conoscere se il contratto di trasporto debba essere proseguito oppure modificato dopo l'esecuzione dei lavori.

In mancanza di istruzioni da parte del mittente prima della fine dei lavori, il contratto di trasporto viene proseguito.

§ 4. — Se la ferrovia non effettua d'ufficio la riparazione, la stazione nella quale l'avaria è constatata chiede, senza indugio e direttamente per telegramma, le istruzioni del mittente. Se il mittente non è nello stesso tempo il titolare, una copia di tale richiesta deve essere inviata, senza indugio, per telegramma, al titolare.

In mancanza di istruzioni da parte del mittente entro un termine di otto giorni dopo la data di trasmissione del telegramma, la ferrovia è autorizzata, dopo avere se del caso messo il carro in condizioni di circolare, a rispedirlo d'ufficio alla sua stazione di residenza con una lettera di vettura compilata con il nome e con l'indirizzo del titolare.

I motivi di tale rinvio devono essere iscritti sulla lettera di vettura nella casella «Designazione della merce».

§ 5. — In caso di avaria che impedisca la continuazione del trasporto di un carro spedito carico, di cui si renda necessario lo scarico, si applicano al carro scaricato le disposizioni del presente articolo.

Se un carro può essere riparato senza essere scaricato, si applicano le disposizioni di cui ai § § 1, 2, 3, 6 e 7 del presente articolo.

§ 6. — Le spese di trasporto e le altre spese sopravvenute fino alla stazione in cui il carro è stato fermato, le spese d'invio dell'avviso al mittente ed al titolare, nonchè quelle risultanti eventualmente sia dall'esecuzione delle istruzioni, sia dall'inoltro d'ufficio del carro alla stazione di residenza, gravano sulla spedizione.

§ 7. — Il locatario, il cui nome è iscritto sul carro col consenso della ferrovia immatricolante, subentra di pieno diritto al titolare per quanto concerne l'applicazione delle disposizioni previste dal presente articolo.

Articolo 12

Ammontare dell'indennità per ritardo nella resa

§ 1. — Se la ferrovia è responsabile di aver superato il termine di resa d'un carro vuoto o carico, deve pagare all'avente diritto una indennità forfettaria per giornata indivisibile di ritardo, indipendentemente dalla indennità eventualmente dovuta per il ritardo nella resa della merce caricata.

Questa indennità è fissata a:

- a. 7 franchi per i carri moderni a carrelli e per i carri ad essi assimilati, come tali definiti nel contratto d'immatricolazione,
- b. 5 franchi per gli altri carri.

§ 2. — Il mittente d'un carro vuoto può chiedere una garanzia supplementare circa il termine di resa. Per tale richiesta è riscossa una tassa di franchi 1,50 per frazione indivisibile di 100 chilometri, col minimo di 15 franchi. Questa tassa deve essere pagata totalmente dal mittente qualora il pagamento delle spese avvenga in base alle condizioni previste dall'articolo 17 § 2 lettera a punto 4°, della CIM.

Se vi è superamento del termine di resa, la ferrovia è tenuta a pagare una indennità forfettaria di 14 franchi al giorno per i carri di cui al pun-

to *a* del § 1 e di 10 franchi al giorno per i carri di cui al punto *b* del medesimo § 1, col minimo di 30 franchi.

§ 3. — Se il ritardo nella resa sia causato da dolo o da colpa grave imputabile alla ferrovia, l'ammontare dell'indennità forfettaria è aumentato a 14 franchi al giorno per i carri di cui al punto *a* del § 1 e a 10 franchi al giorno per i carri di cui al punto *b* del medesimo § 1.

Articolo 13

Responsabilità della ferrovia in caso di perdita o di avaria del carro o di parti di esso. Responsabilità del titolare per danni causati dal carro

§ 1. — In caso di perdita o di avaria del carro o di parti di esso, sopravvenuta dal momento dell'accettazione al trasporto fino a quello della riconsegna, la ferrovia è responsabile se non prova che il danno non deriva da sua colpa.

§ 2. — In caso di perdita del carro, l'indennità è limitata al valore di esso; gli elementi di tale valore sono determinati nel contratto d'immatricolazione.

In caso d'avaria, l'indennità è calcolata in base alle disposizioni previste nel contratto d'immatricolazione.

§ 3. — In caso di perdita o d'avaria di accessori amovibili, la ferrovia è responsabile soltanto se tali accessori sono iscritti sui due lati del carro. La ferrovia non assume alcuna responsabilità per la perdita o per l'avaria di attrezzi amovibili.

§ 4. — Sempre che l'avente diritto provi che i danni siano stati causati da colpa della ferrovia, questa è responsabile:

- dei danni sopravvenuti ai recipienti in grès, vetro, terracotta, ecc., soltanto quando questi danni siano in relazione con altra avaria del carro, della quale la ferrovia deve rispondere in conformità delle precedenti disposizioni;
- dei danni sopravvenuti a recipienti aventi rivestimenti interni (smalto, ebanite, ecc.) solo se il recipiente presenta tracce d'avarie esterne, delle quali la ferrovia deve rispondere in conformità alle precedenti disposizioni.

§ 5. — Il titolare subentra di pieno diritto al mittente od al destinatario per ciò che concerne il diritto all'indennità in caso di perdita o di avaria del carro o delle sue parti. I reclami amministrativi possono essere indirizzati soltanto alla ferrovia immatricolante e le azioni possono essere esercitate unicamente contro questa ferrovia, che subentra, di pieno diritto, alla ferrovia responsabile.

§ 6. — Le azioni della ferrovia contro il titolare per danni causati dal carro in corso di trasporto sono disciplinate dal contratto di immatricolazione. La sola ferrovia immatricolante può far valere i diritti delle altre ferrovie nei confronti del titolare.

§ 7. — La prescrizione delle azioni della ferrovia fondate sulle disposizioni del § 6 è di tre anni.

Il termine prescrizioneale decorre dal giorno in cui il danno si è verificato.

Articolo 14

Presunzione di perdita del carro. Caso di ritrovamento

§ 1. — Il carro è considerato come perduto allorchè non può essere messo a disposizione del destinatario entro i tre mesi che seguono la scadenza del termine di resa.

Detto termine è aumentato della durata d'immobilizzazione del carro dovuta ad ogni causa non imputabile alla ferrovia o ad avaria.

§ 2. — Se il carro considerato come perduto è ritrovato dopo il pagamento dell'indennità, il titolare può esigere, nel termine di sei mesi dopo l'avviso che avrà ricevuto dalla ferrovia immatricolante che il carro gli sia inviato, senza spese, alla stazione di residenza, contro restituzione della indennità.

Regolamento internazionale per il trasporto delle casse mobili (containers) (RICO)

Generalità

Articolo 1

Oggetto e portata del regolamento

§ 1. — Il presente regolamento si applica ai trasporti delle casse mobili (containers), appartenenti alla ferrovia, o appartenenti a privati (persona fisica o altro soggetto di diritto) e approvate dalla ferrovia, che siano state consegnate per il trasporto alle condizioni della «Convenzione internazionale per il trasporto delle merci per ferrovia (CIM)».

° 2. — Sono considerate casse mobili, ai sensi del presente regolamento, gli attrezzi (casse, recipienti, cisterne, ecc.) costruiti per facilitare i trasporti di merci da domicilio o domicilio sia unicamente per ferrovia, sia mediante trasporto combinato ferrovia/altri mezzi di locomozione.

Articolo 2

Disposizioni generali

§ 1. — Salvo disposizioni contrarie nelle tariffe, il contenuto d'una cassa mobile può fare oggetto di un solo contratto di trasporto.

§ 2. — In mancanza di disposizioni speciali nel presente regolamento, sono applicabili ai trasporti di casse mobili vuote o cariche le altre prescrizioni della CIM.

Articolo 3

Trasporti a domicilio

Per le spedizioni prese o consegnate a domicilio dalla ferrovia, il contratto di trasporto è concluso al domicilio del mittente e termina al domicilio del destinatario.

Casse mobili appartenenti alla ferrovia

Articolo 4

Fornitura. Remunerazione

Le casse mobili sono messe a disposizione dei mittenti nel limite delle possibilità della ferrovia. Per l'uso delle casse mobili, può essere percepita

una remunerazione il cui ammontare è stabilito nelle tariffe o nei regolamenti.

Articolo 5

Indicazioni sulla lettera di vettura

Oltre alle indicazioni previste dalla CIM, il mittente deve iscrivere sulla lettera di vettura, nella colonna «Attrezzi-Casse mobili», la categoria, le marche, il numero della cassa mobile, la tara in chilogrammi e la capacità in m³ od in litri.

La tara delle casse mobili non deve comprendere il peso dei dispositivi speciali interni e amovibili, aventi sia carattere di imballaggio, sia carattere di ancoraggio.

Articolo 6

Messa a disposizione, restituzione, manutenzione

Le tariffe ed i regolamenti stabiliscono a quali condizioni le casse mobili sono messe a disposizione, il termine entro il quale devono essere restituite, le tasse che sono riscosse allorché detto termine non viene rispettato, nonché a quali condizioni devono essere effettuate le relative operazioni di carico e scarico.

Il carico comprende non solo il collocamento nel carro, ma anche le operazioni accessorie, e specialmente l'ancoraggio delle casse mobili.

Articolo 7

Pulitura

Il destinatario deve pulire le casse mobili dopo lo scarico. Allorché le casse mobili sono restituite alla ferrovia senza essere state pulite, questa ha diritto di esigere il pagamento di una tassa, il cui ammontare è stabilito nelle tariffe o nei regolamenti.

Articolo 8

Riutilizzazione

Le casse mobili consegnate cariche non possono essere riutilizzate dai destinatari per nuovi trasporti senza il consenso della ferrovia destinataria.

Articolo 9

Perdite e avarie

§ 1. — Chiunque accetta dalla ferrovia una cassa mobile vuota o carica ha l'obbligo di verificarne lo stato nel momento in cui è messa a

sua disposizione; egli è responsabile di tutti i danni che fossero accertati all'atto della restituzione della cassa mobile alla ferrovia e che non fossero stati segnalati al momento della messa a disposizione, a meno che non provi che i danni esistevano già quando la cassa mobile è stata messa a disposizione, o che siano stati causati da circostanze che egli non poteva evitare ed alle cui conseguenze non poteva ovviare.

§ 2. — Il mittente è responsabile della perdita o dell'avaria di una cassa mobile, sopravvenuta durante l'esecuzione del contratto di trasporto, quando detta perdita o avaria sia dovuta a suo fatto od a fatto dei suoi preposti.

§ 3. — Se la cassa mobile non è restituita entro i trenta giorni dalla messa a disposizione, la ferrovia può considerarla come perduta ed esigere il pagamento del suo valore.

Casse mobili appartenenti a privati

Articolo 10

Approvazione

Per essere ammesse al servizio internazionale, le casse mobili appartenenti a privati devono essere approvate da una ferrovia soggetta alla CIM ed essere munite da quest'ultima dello speciale contrassegno (P). Esse devono inoltre soddisfare, per quanto riguarda la costruzione e le iscrizioni, le condizioni previste a tale riguardo.

Articolo 11

Attrezzature speciali

Se le casse mobili di privati sono dotate di apparecchi speciali (apparecchi refrigeranti, recipienti d'acqua, meccanismi, ecc.), incombe al mittente di provvedere, o di far provvedere al funzionamento degli stessi. Detto obbligo passa al destinatario dal momento in cui egli ha fatto valere i suoi diritti in conformità dell'articolo 16 o dell'articolo 22 della CIM.

Articolo 12

Indicazioni sulla lettera di vettura

§ 1. — Per le casse mobili cariche, oltre alle indicazioni previste dalla CIM, il mittente deve iscrivere nella colonna «Attrezzi-Casse mobili» della lettera di vettura, la categoria, le marche, il numero della cassa mobile, la sigla (P), la tara in chilogrammi e la capacità in m³ o in litri.

§ 2. — Per le casse mobili vuote, oltre alle indicazioni previste dalla CIM, il mittente deve iscrivere sulla lettera di vettura le indicazioni seguenti:

a. nella colonna «Attrezzi-Casse mobili», la categoria, le marche, il numero della cassa mobile e la sigla (P);

b. nella colonna «Designazione della merce», la tara in chilogrammi, la menzione «Cassa mobile vuota».

Articolo 13

Ritorno a vuoto o riutilizzazione

Dopo la riconsegna della cassa mobile salvo accordi speciali, la ferrovia non è tenuta ad intervenire per la rimessa al trasporto della cassa mobile vuota di ritorno o della cassa mobile riutilizzata carica.

Articolo 14

Assegni

Le spedizioni di casse mobili vuote non possono essere gravate di assegni.

Articolo 15

Responsabilità per ritardo nella resa

Per la responsabilità in caso di ritardo nella resa, le ferrovie possono, indipendentemente dalle disposizioni della CIM, prevedere, mediante accordo speciale concluso con il proprietario della cassa mobile, il pagamento al proprietario di una indennità particolare.

Regolamento internazionale per il trasporto dei colli espressi (RIEx)

§ 1. — Si considerano come colli espressi soltanto le merci trasportate in modo particolarmente rapido, alle condizioni di una tariffa internazionale.

Si ammettono come colli espressi soltanto le merci che possono normalmente essere caricate nel bagagliaio dei treni viaggiatori. Tuttavia le tariffe possono prevedere deroghe a questa norma.

§ 2. — Sono escluse dal trasporto le merci indicate nell'articolo 3 della presente Convenzione. Le materie e gli oggetti elencati nell'Allegato I alla Convenzione o quelli contemplati negli accordi particolari conclusi in virtù delle disposizioni dell'articolo 4 § 2, della Convenzione, sono ammessi al trasporto come colli espressi solo in quanto tale modo di trasporto sia espressamente previsto nel suddetto Allegato o nei suddetti accordi. Le tariffe stabiliscono se anche altre merci possono essere escluse dal trasporto o essere ammesse a determinate condizioni.

§ 3. — I colli espressi possono essere consegnati al trasporto con un documento diverso da quello previsto nell'articolo 6 § 1, della presente Convenzione. Il modello da utilizzare e le indicazioni che debbono o possono esservi iscritte sono stabilite nella tariffa. In ogni caso detto documento deve contenere le seguenti indicazioni:

- a. il nome della stazione di partenza o di quella destinataria;
- b. il nome e l'indirizzo del mittente e del destinatario;
- c. il numero dei colli, il genere dell'imballaggio e la designazione delle merci;
- d. la designazione dei documenti uniti per l'adempimento delle formalità richieste dalle autorità doganali e da altre autorità amministrative.

§ 4. — Il mittente è responsabile della esattezza delle indicazioni e dichiarazioni iscritte, nel documento di trasporto, da lui stesso o, in base alle sue indicazioni, dalla ferrovia; egli sopporta tutte le conseguenze derivanti dal fatto che tali indicazioni o dichiarazioni risultino irregolari, inesatte o incomplete.

§ 5. — I colli espressi debbono essere trasportati con mezzi rapidi, nei termini previsti nelle tariffe. I termini di resa debbono essere, in ogni caso, più ridotti di quelli applicati alle spedizioni a grande velocità.

§ 6. — Le tariffe possono anche prevedere deroghe alle disposizioni della presente Convenzione diverse da quelle sopra specificate; tuttavia non sono ammesse deroghe alle disposizioni degli articoli 26, 27, 28, 29, 31, 32, 33 e da 37 a 47 incluso di detta Convenzione.

Purchè le prescrizioni che precedono e quelle delle tariffe non vi ostino, le disposizioni della presente Convenzione sono applicabili al trasporto dei colli espressi.

Regolamento d'arbitrato

Articolo 1

Numero degli arbitri

I tribunali arbitrali costituiti per giudicare su litigi diversi da quelli tra Stati si comporranno di uno, di tre o di cinque arbitri, secondo gli accordi del compromesso.

Articolo 2

Scelta degli arbitri

§ 1. — E' prestabilita una lista degli arbitri. Ogni Stato contraente può designare al massimo due suoi cittadini, esperti del diritto internazionale dei trasporti, perchè siano iscritti nella lista degli arbitri, che viene compilata e aggiornata dal Governo svizzero.

§ 2. — Se il compromesso prevede un arbitro unico, questo è scelto di comune accordo dalle parti.

Se il compromesso prevede tre o cinque arbitri, ciascuna parte ne sceglie uno o due, secondo il caso.

Gli arbitri scelti secondo l'alinea precedente designano di comune accordo, secondo il caso, il terzo o il quinto arbitro, il quale presiede il tribunale arbitrale.

Se le parti non sono d'accordo sulla scelta dell'arbitro unico o se gli arbitri scelti dalle parti non sono d'accordo sulla designazione del terzo o del quinto arbitro, secondo il caso, il tribunale arbitrale è completato da un arbitro designato dal Presidente del Tribunale federale svizzero, su richiesta dell'Ufficio centrale.

Il tribunale arbitrale è composto di persone comprese nella lista citata nel § 1. Tuttavia, se il compromesso prevede cinque arbitri, ciascuna delle parti può scegliere un arbitro al di fuori della lista.

§ 3. — L'arbitro unico, il terzo o il quinto arbitro debbono essere di nazionalità diversa da quella delle parti.

L'intervento nel litigio d'una parte terza resta senza effetto per quanto concerne la composizione del tribunale arbitrale.

Articolo 3

Compromesso

Le parti che ricorrono all'arbitrato concludono un compromesso che specifica particolarmente:

- a. l'oggetto della controversia, determinato nel modo più preciso e chiaro possibile;
- b. la composizione del tribunale e i termini utili per la nomina dell'arbitro o degli arbitri;
- c. il luogo del tribunale.

Per l'apertura della procedura arbitrale, il compromesso deve essere comunicato all'Ufficio centrale.

Articolo 4

Procedura

Il tribunale arbitrale decide esso stesso sulla procedura da seguire, tenendo particolarmente conto delle seguenti disposizioni:

- a. il tribunale arbitrale istruisce e giudica le cause di cui è investito in base agli elementi forniti dalle parti senza essere vincolato, allorchè è chiamato a pronunciarsi in diritto, dalle interpretazioni delle parti medesime;
- b. il tribunale non può accordare di più o cosa diversa dalle conclusioni del richiedente, nè meno di quanto il convenuto ha riconosciuto come dovuto;
- c. la sentenza arbitrale, debitamente motivata, è redatta dal tribunale arbitrale e notificata alle parti tramite l'Ufficio centrale;
- d. salvo contraria disposizione di diritto imperativo del luogo ove ha sede il tribunale arbitrale, la sentenza arbitrale non è suscettibile di ricorso, fatta eccezione tuttavia dei casi di revisione o di nullità.

Articolo 5

Cancelleria del tribunale

L'Ufficio centrale funziona come cancelleria del tribunale arbitrale.

Articolo 6

Spese

La sentenza arbitrale fissa le spese generali e speciali, compresi gli onorari degli arbitri, e decide a quale delle parti ne incomba il pagamento o in quale proporzione dette spese sono suddivise tra le parti medesime.

Convenzione internazionale per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per ferrovia (CIV)

(Del 7 febbraio 1970)

I Plenipotenziari sottoscritti,

avendo riconosciuto la necessità di sottoporre a revisione la Convenzione internazionale per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per ferrovia, firmata a Berna il 25 febbraio 1961, hanno deciso, in conformità dell'articolo 68 della Convenzione stessa, di concludere una nuova Convenzione a tale scopo ed hanno concordato i seguenti articoli:

TITOLO I: Oggetto e portata della Convenzione

Articolo 1

Ferrovie e trasporti ai quali si applica la Convenzione

§ 1. — La presente Convenzione si applica, salvo le eccezioni previste nei paragrafi seguenti, a tutti i trasporti di viaggiatori e di bagagli che si effettuano con documenti di trasporto internazionali validi per un percorso che tocchi i territori di almeno due Stati contraenti e che comprenda esclusivamente linee iscritte nella lista compilata a norma dell'articolo 55.

§ 2. — I trasporti la cui stazione¹⁾ di partenza e quella destinataria sono situate sul territorio di uno stesso Stato e che toccano il territorio di un altro Stato solamente in transito non sono soggetti alla presente Convenzione:

a. quando le linee percorse in transito sono esercitate esclusivamente da una ferrovia dello Stato di partenza;

b. anche quando le linee percorse in transito non sono esercitate esclusivamente da una ferrovia dello Stato di partenza, se gli Stati o le ferrovie interessati abbiano concluso accordi in virtù dei quali questi trasporti non sono considerati come internazionali.

¹⁾ Per «stazione» s'intendono anche i porti dei servizi di navigazione e ogni impianto dei servizi automobilistici aperti al pubblico per l'esecuzione del contratto di trasporto.

§ 3. — I trasporti fra stazioni di due Stati limitrofi e tra stazioni di due Stati in transito per il territorio di un terzo Stato, se si effettuano su linee esercitate esclusivamente da ferrovie di uno di questi tre Stati e se le leggi e i regolamenti di uno di tali Stati non vi si oppongano, sono soggetti al diritto dello Stato cui appartengono le ferrovie esercenti le linee sulle quali si effettua il trasporto.

§ 4. — Le tariffe internazionali stabiliscono le relazioni per le quali vengono rilasciati documenti di trasporto internazionali.

Articolo 2

Disposizioni relative ai trasporti combinati

§ 1. — Nella lista di cui all'articolo 1, oltre alle ferrovie, possono essere iscritte le linee regolari di servizi automobilistici o di navigazione che completino percorsi ferroviari e sulle quali siano effettuati i trasporti internazionali, sotto riserva che quando esse colleghino almeno due Stati contraenti possono essere iscritte nella lista soltanto con il consenso comune di tali Stati.

§ 2. — Le imprese esercenti tali linee hanno tutti gli obblighi e tutti i diritti stabiliti per le ferrovie dalla presente Convenzione, salvo le deroghe rese necessarie dalle diverse modalità del trasporto. Tuttavia, non è permesso derogare alle regole sulla responsabilità stabilite dalla presente Convenzione.

§ 3. — Lo Stato che desidera fare iscrivere nella lista una delle linee designate nel § 1 deve provvedere affinché le deroghe previste nel § 2 siano pubblicate con le stesse forme delle tariffe.

§ 4. — Per i trasporti internazionali eseguiti in parte da ferrovie ed in parte da servizi di trasporto diversi da quelli indicati nel § 1, le ferrovie possono concordare con le imprese di trasporto interessate disposizioni tariffarie con regime giuridico diverso da quello della presente Convenzione, per tener conto delle peculiarità di ciascun modo di trasporto. In tale caso, le ferrovie possono prescrivere l'uso di un documento di trasporto diverso da quello contemplato dalla presente Convenzione.

Articolo 3

Obbligo al trasporto per la ferrovia

§ 1. — La ferrovia deve effettuare, alle condizioni della presente Convenzione, qualunque trasporto di viaggiatori o di bagagli, purchè:

a. il viaggiatore osservi le prescrizioni della presente Convenzione e delle tariffe internazionali;

b. il trasporto sia possibile con i mezzi ordinari di trasporto;

c. il trasporto non sia impedito da circostanze che la ferrovia non possa evitare ed alle quali non dipenda da essa ovviare.

§ 2. — Quando l'autorità competente abbia deciso che il servizio sia soppresso o sospeso in tutto o in parte, i provvedimenti adottati a tale scopo devono essere portati senza indugio a conoscenza del pubblico e delle ferrovie, le quali hanno l'obbligo di informare in proposito le ferrovie degli altri Stati ai fini della loro pubblicazione.

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

Titolo II: Del contratto di trasporto

Capitolo I: Trasporto dei viaggiatori

Articolo 4

Diritto al trasporto

Il viaggiatore deve, fin dall'inizio del viaggio e salve le eccezioni previste nelle tariffe internazionali, munirsi di un titolo di trasporto valido. Egli deve conservarlo per tutta la durata del viaggio, presentarlo, a richiesta, agli agenti incaricati del controllo e restituirlo a viaggio ultimato.

Articolo 5

Biglietti

§ 1. — I biglietti rilasciati per un trasporto internazionale regolato dalla presente Convenzione debbono portare la sigla 

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

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

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

§ 4. — I biglietti a tagliandi rilasciati in base ad una tariffa internazionale costituiscono un titolo di trasporto unico ai sensi della presente Convenzione.

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

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

Articolo 6

Riduzione di prezzo per i ragazzi

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

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

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

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

Articolo 7

Durata di validità dei biglietti. Fermata nelle stazioni intermedie.

Utilizzazione dei posti

La durata di validità dei biglietti e le fermate in corso di viaggio sono fissate dalle tariffe internazionali.

L'occupazione, l'attribuzione e la prenotazione dei posti nei treni sono fissate dalle tariffe internazionali o dalle prescrizioni delle ferrovie.

Articolo 8

Cambio di classe o di treno

Il viaggiatore può prendere posto in una classe superiore o passare in un treno di categoria superiore a quella indicata nel biglietto o far modificare l'itinerario alle condizioni fissate dalle tariffe internazionali.

Articolo 9

Viaggiatore sprovvisto di biglietto valido

§ 1. — Il viaggiatore che non può presentare un biglietto valido deve pagare una soprattassa, oltre il prezzo del viaggio. Questa soprattassa è calcolata secondo i regolamenti della ferrovia sulla quale ne è richiesto il pagamento.

§ 2. — I biglietti che abbiano subito una illecita modificazione sono considerati come non validi e vengono ritirati dal personale di servizio.

§ 3. — Il viaggiatore che rifiuti il pagamento immediato del prezzo del viaggio o della soprattassa può essere escluso dal viaggio. Il viaggiatore escluso non può esigere che i suoi bagagli siano messi a sua disposizione in una stazione diversa da quella destinataria.

Articolo 10

Persone escluse dai treni o ammesse a determinate condizioni

§ 1. — Non sono ammesse nei treni o possono esserne escluse durante il viaggio:

a. le persone in istato di ubriachezza, quelle che tengono un contegno sconveniente o non osservano le prescrizioni delle leggi e dei regolamenti; queste persone non hanno diritto al rimborso nè del prezzo del biglietto, nè della tassa per il trasporto dei loro bagagli;

b. le persone che per malattia o per altre cause potessero in modo evidente essere d'incomodo ai loro vicini, salvo che per tali persone sia stato riservato in precedenza o possa essere messo a disposizione un compartimento intero a pagamento; tuttavia, le persone ammalatesi durante il viaggio debbono essere trasportate almeno fino alla prima stazione dove possano trovare le cure necessarie. Il prezzo del viaggio sarà ad esse rimborsato, giusta le condizioni fissate nell'articolo 23, previa deduzione della parte relativa al percorso effettuato; quando del caso, si procederà in modo analogo circa il trasporto del bagaglio.

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

Articolo 11

Introduzione di colli a mano e di animali nelle carrozze

§ 1. — I viaggiatori possono recare con sè gratuitamente, nelle carrozze, oggetti facilmente trasportabili (colli a mano). Ogni viaggiatore dispone, per i suoi colli a mano, soltanto dello spazio situato al di sopra e al di sotto del posto che occupa.

Questa norma si applica per analogia anche alle carrozze di tipo speciale, segnatamente se esse sono munite di un compartimento riservato per i bagagli.

§ 2. — Non possono essere introdotti nelle carrozze:

a. le materie e gli oggetti esclusi dal trasporto a bagaglio in virtù dell'articolo 15 lettera *c* salvo le eccezioni previste dalle tariffe; tuttavia, i viaggiatori che nell'espletare un servizio pubblico o per effetto di un'autorizzazione amministrativa o per legge portano armi da fuoco, possono portare con sè delle munizioni nella misura minima fra quelle stabilite dai regolamenti in vigore nei territori attraversati; agli agenti che scortano detenuti e che viaggiano con questi nelle carrozze o nei compartimenti speciali è permesso di portare con sè armi da fuoco cariche;

b. gli oggetti che possono recare noia od incomodo ai viaggiatori o provocare danni;

c. gli oggetti che secondo le disposizioni delle autorità doganali o di altre autorità amministrative non possono essere introdotti nelle carrozze;

d. gli animali vivi. I cani sono tuttavia ammessi se sono portati sulle ginocchia o se sono tenuti vicino, sul pavimento della vettura, al guinzaglio e con museruola in modo da evitare pericoli per le persone all'intorno; sono inoltre ammessi altri piccoli animali purchè siano rinchiusi in gabbie, casse, panieri od altri imballaggi idonei, atti ad evitare che i viaggiatori vengano feriti od insudiciati e che la vettura ed i colli a mano che vi si trovano vengano danneggiati od insudiciati e purchè questi imballaggi possano essere tenuti sulle ginocchia o collocati come i colli a mano. I cani e gli altri piccoli animali sono inoltre ammessi soltanto se non disturbino i viaggiatori a causa del loro odore e rumore, non vi si oppongano le leggi ed i regolamenti dei vari Stati e nessun viaggiatore faccia obiezione. Le tariffe e gli orari possono proibire od autorizzare l'ammissione degli animali in certe categorie di carrozze o di treni. Le tariffe indicano se e per quali animali debba essere pagato il prezzo del trasporto.

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

§ 4. — Gli agenti della ferrovia hanno diritto di assicurarsi, in presenza del viaggiatore, della natura degli oggetti introdotti nelle carrozze, quando esistono seri motivi di sospettare una violazione delle disposizioni di cui al § 2 ad eccezione di quelle che riguardano il § 2 lettera c. Se non è possibile stabilire quale sia la persona che ha portato con sé gli oggetti sottoposti a verifica, la ferrovia effettua tale verifica in presenza di due testimoni estranei alla ferrovia stessa.

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

Il viaggiatore è responsabile di ogni danno causato dagli oggetti o dagli animali che porta con sé nella vettura, se non prova che i danni siano dovuti a colpa della ferrovia.

Articolo 12

Treni. Orari

§ 1. — Sono adibiti al trasporto i treni ordinari previsti negli orari e gli altri treni effettuati secondo le necessità.

§ 2. — Le ferrovie sono tenute a portare a conoscenza del pubblico, in modo idoneo, l'orario dei treni.

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

Articolo 13

Coincidenze mancate. Soppressione di treni

Quando, in seguito al ritardo di un treno, la coincidenza con un altro treno viene a mancare, o quando un treno è soppresso su tutto o su parte del percorso e il viaggiatore vuole continuare il suo viaggio, la ferrovia è obbligata a trasportarlo, con i suoi bagagli, nei limiti del possibile e senza pagamento di alcun supplemento di prezzo, con un treno che si diriga verso la stessa destinazione sia per la stessa linea, sia per un'altra appartenente alle amministrazioni che partecipano all'itinerario del primo trasporto, in modo da permettergli di arrivare a destinazione con il minor ritardo possibile. Il capo stazione deve, a seconda delle circostanze, attestare sul biglietto la mancata coincidenza o la soppressione del treno, prorogare nella misura necessaria la durata di validità del biglietto stesso e renderlo valido per la nuova via, per una classe superiore o per un treno a tariffa più elevata. La ferrovia ha tuttavia il diritto di vietare, nella tariffa o nell'orario, l'utilizzazione di determinati treni.

Capitolo II: Trasporto dei bagagli

Articolo 14

Oggetti ammessi al trasporto

§ 1. — Sono ammessi al trasporto a bagaglio gli oggetti contenuti in bauli, cesti, valigie, sacchi da viaggio, cappelliere e altri imballaggi simili, come pure gli imballaggi stessi.

§ 2. — Le tariffe internazionali possono autorizzare a determinate condizioni il trasporto a bagaglio di altri oggetti e di animali.

§ 3. — La ferrovia ha il diritto di rifiutare o di limitare il trasporto dei bagagli in taluni treni o in talune categorie di treni.

Articolo 15

Oggetti esclusi dal trasporto

Sono esclusi dal trasporto a bagaglio:

a. gli oggetti il cui trasporto è riservato all'Amministrazione postale, sia pure su uno solo dei territori che il bagaglio deve percorrere;

b. gli oggetti il cui trasporto è proibito, sia pure su uno solo dei territori che il bagaglio deve percorrere;

c. le materie e gli oggetti pericolosi, ed in particolare le armi cariche, le materie e gli oggetti esplosivi ed infiammabili, le materie comburenti, velenose, radioattive e corrosive nonchè le sostanze ripugnanti o che possono causare infezione.

Le tariffe internazionali possono ammettere al trasporto a bagaglio, in determinate condizioni, talune materie e taluni oggetti che ne sono esclusi in base alla lettera c.

Articolo 16

Responsabilità del viaggiatore per i suoi bagagli. Soprattasse

§ 1. — Il possessore dello scontrino del bagaglio deve osservare le prescrizioni degli articoli 14 e 15; in caso di infrazione a queste prescrizioni egli ne sopporta tutte le conseguenze.

§ 2. — Se le leggi o i regolamenti dello Stato sul cui territorio si produce il fatto non lo vietano, la ferrovia ha il diritto, in caso di grave presunzione di contravvenzione, di verificare se il contenuto del bagaglio corrisponda alle prescrizioni. Il possessore dello scontrino è invitato ad assistere alla verifica; se non si presenta, o se non può essere rintracciato, ed in mancanza di altre prescrizioni legali o regolamentari in vigore nello Stato dove la verifica ha luogo, questa deve farsi in presenza di due testimoni estranei alla ferrovia. Se viene constatata una infrazione, le spese derivanti dalla verifica debbono essere pagate dal possessore dello scontrino del bagaglio.

§ 3. — In caso di infrazione alle disposizioni degli articoli 14 e 15, il possessore dello scontrino del bagaglio deve pagare una soprattassa che è fissata dalle tariffe internazionali, senza pregiudizio del supplemento del prezzo di trasporto e, se del caso, del risarcimento del danno.

Articolo 17

Condizionamento, imballaggio e marcatura dei bagagli

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

§ 2. — Il viaggiatore è tenuto ad indicare su ciascun collo, in uno spazio ben visibile, il suo nome, il suo indirizzo, la stazione destinataria ed il Paese di destinazione con una indicazione avente sufficiente stabilità e redatta in modo chiaro, indelebile e che non consenta alcuna confusione. La ferrovia ha il diritto di rifiutare i colli non recanti le indicazioni prescritte. Le indicazioni preesistenti debbono essere tolte o rese illeggibili dal viaggiatore.

Articolo 18

Registrazione e spedizione dei bagagli

§ 1. — La registrazione dei bagagli si effettua soltanto su presentazione di biglietti validi almeno sino alla stazione destinataria dei bagagli e per l'itinerario indicato sui biglietti.

Se il biglietto è valido per diversi itinerari, o se il luogo di destinazione è servito da diverse stazioni, il viaggiatore deve indicare esattamente l'itinerario da seguire o la stazione per la quale la registrazione deve effettuarsi. La ferrovia non risponde delle conseguenze risultanti dalla inosservanza di questa prescrizione da parte del viaggiatore.

Se le tariffe lo prevedono, il viaggiatore può, durante il periodo di validità del suo biglietto, fare registrare i bagagli o direttamente per il percorso totale dalla stazione di partenza a quella destinataria, ovvero anche per qualunque frazione del percorso totale.

Le tariffe stabiliscono se ed a quali condizioni i bagagli possono essere ammessi al trasporto per un itinerario diverso da quello indicato sul biglietto presentato, ovvero senza presentazione di biglietti. Quando le tariffe prevedono che i bagagli possono essere ammessi al trasporto senza presentazione di biglietti, le disposizioni della presente Convenzione che disciplinano i diritti e gli obblighi del viaggiatore per quanto concerne i bagagli che lo

accompagnano si applicano anche allo spediteore dei bagagli registrati senza presentazione di biglietti.

§ 2. — Le tasse di porto dei bagagli devono essere pagate all'atto della registrazione.

§ 3. — Per il resto valgono, quanto alle formalità di registrazione dei bagagli, le leggi e i regolamenti in vigore alla stazione di partenza.

§ 4. — Il viaggiatore può indicare, alle condizioni in vigore alla stazione di partenza, il treno con il quale i suoi bagagli debbono essere spediti. Se non si avvale di tale facoltà, l'inoltro si effettua con il primo treno utile.

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

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

Articolo 19

Scontrino del bagaglio

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

§ 2. — Gli scontrini dei bagagli rilasciati per i trasporti internazionali disciplinati dalla presente Convenzione debbono portare il contrassegno Φ e, salvo eccezioni previste nelle tariffe internazionali, debbono portare le seguenti indicazioni:

- a. stazione di partenza e di destinazione;
- b. itinerario;
- c. giorno della consegna e treno per il quale questa consegna è stata fatta;
- d. numero dei biglietti, salvo che i bagagli siano stati consegnati al trasporto senza presentazione di un biglietto;
- e. quantità e peso dei colli;
- f. ammontare della tassa di porto e delle altre spese.

§ 3. — Le tariffe internazionali o gli accordi fra ferrovie stabiliscono in quale forma e lingua debbano essere stampati e compilati gli scontrini dei bagagli.

§ 4. — Il viaggiatore ha l'obbligo di accertarsi, nel ricevere lo scontrino, che esso sia compilato in conformità alle sue indicazioni.

Articolo 20

Riconsegna

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

Sono assimilati alla riconsegna dei bagagli al possessore dello scontrino, la consegna del bagaglio, effettuata conformemente alle disposizioni in vigore, alle autorità doganali o daziarie nei loro locali di spedizione o nei loro depositi quando questi non si trovano sotto la custodia della ferrovia, come pure l'affidamento degli animali vivi a un terzo.

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

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

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

§ 5. — Il possessore dello scontrino al quale il bagaglio non sia riconsegnato secondo quanto previsto nel § 2 può esigere l'annotazione, nello scontrino stesso, del giorno e dell'ora in cui è stata chiesta la riconsegna.

§ 6. — Se il possessore dello scontrino ne fa richiesta, la ferrovia è tenuta a procedere, in sua presenza, alla verifica dei bagagli per l'accertamento di un asserito danno. Il possessore dello scontrino ha diritto di rifiutare il ritiro dei bagagli, se la ferrovia non dà corso alla sua richiesta.

§ 7. — Per tutto quanto non previsto, la riconsegna è soggetta alle leggi e ai regolamenti in vigore presso la ferrovia che deve effettuare la riconsegna medesima.

Capitolo III: Disposizioni comuni ai trasporti di viaggiatori e di bagagli

Articolo 21

Tariffe. Accordi particolari

§ 1. — Le tariffe internazionali stabilite dalle ferrovie devono contenere tutte le condizioni speciali regolanti il trasporto e tutte le indicazioni necessarie per il calcolo dei prezzi di trasporto e delle spese accessorie, e specificare, se del caso, le disposizioni da osservare in merito al corso dei cambi.

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

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

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

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

Le ferrovie possono concludere, con riserva del consenso dei propri Governi, degli accordi particolari che comportino riduzioni di prezzi od altre agevolazioni, purchè siano praticate condizioni equiparabili nei confronti dei viaggiatori che si trovino in situazioni equiparabili.

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

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

Articolo 22

Formalità prescritte dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative

Il viaggiatore deve attenersi alle prescrizioni delle autorità doganali o di altre autorità amministrative, tanto per ciò che riguarda la sua persona,

quanto per ciò che riguarda la visita dei propri bagagli e colli a mano. Egli deve assistere a questa visita, salvo le eccezioni ammesse dalle leggi e dai regolamenti. La ferrovia non assume alcuna responsabilità nei riguardi del viaggiatore che non osservi questi obblighi.

Articolo 23

Rimborsi e pagamenti supplementari

§ 1. — I prezzi di trasporto sono rimborsati in tutto o in parte, se:

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

Le tariffe internazionali stabiliscono i documenti e le attestazioni da presentare a corredo della richiesta di rimborso, le somme da rimborsare, nonchè le somme escluse dalla restituzione.

§ 2. — Tuttavia, dette tariffe possono escludere, in casi determinati, il rimborso del prezzo di trasporto o subordinarlo a determinate condizioni.

§ 3. — Ogni domanda di rimborso basata sulle disposizioni del presente articolo e su quelle dell'articolo 10 lettera *b* è irricevibile se non viene presentata alla ferrovia nel termine di sei mesi, calcolato, per i biglietti, a decorrere dalla scadenza della validità dei medesimi, e, per gli scontrini dei bagagli, a partire dal giorno della loro emissione.

§ 4. — In caso d'irregolare applicazione della tariffa o di errore nella determinazione del prezzo di trasporto e delle altre spese, la differenza riscossa in più deve essere rimborsata dalla ferrovia, quella pagata in meno deve essere versata dal viaggiatore, allorchè essa supera due franchi per biglietto o per scontrino del bagaglio.

§ 5. — Per il calcolo della differenza in più, da rimborsarsi dalla ferrovia, o in meno, da versarsi dal viaggiatore, si applica il corso del cambio ufficiale del giorno in cui è stato riscosso il prezzo del trasporto; se il pagamento è effettuato in una moneta diversa da quella di riscossione, il corso applicabile è quello del giorno in cui ha luogo tale pagamento.

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

Articolo 24

Contestazioni

Le contestazioni fra viaggiatori o fra questi e gli agenti vengono provvisoriamente risolte, nelle stazioni, dal capo stazione di servizio e, nel corso del viaggio, dal capo treno.

Titolo III: Responsabilità. Azioni

Capitolo I: Responsabilità

Articolo 25

Responsabilità per il trasporto viaggiatori, dei colli a mano e degli animali

§ 1. — La responsabilità della ferrovia per la morte, il ferimento e qualsiasi altro pregiudizio alla integrità fisica del viaggiatore, come pure per i danni causati dal ritardo o dalla soppressione di un treno o da una mancata coincidenza, resta soggetta alle leggi ed ai regolamenti dello Stato nel quale si è verificato il fatto.

§ 2. — Per quanto riguarda i colli a mano e gli animali la cui sorveglianza, in base al § 5 dell'articolo 11 spetta ai viaggiatori, la ferrovia è responsabile soltanto dei danni causati da propria colpa.

§ 3. — Gli articoli seguenti del presente Titolo non si applicano ai casi di cui ai §§ 1 e 2.

Articolo 26

Responsabilità collettiva delle ferrovie per i bagagli

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

§ 2. — Ciascuna delle ferrovie successive, per il solo fatto della presa in consegna del bagaglio, partecipa al contratto di trasporto ed accetta gli obblighi che ne risultano, senza pregiudizio delle disposizioni del § 2 dell'articolo 39, riguardanti la ferrovia destinataria.

Articolo 27

Limiti della responsabilità

§ 1. — La ferrovia è responsabile del ritardo nella riconsegna, del danno risultante dalla perdita totale o parziale dei bagagli, come pure delle

avarie che essi subiscono, dal momento dell'accettazione al trasporto sino alla riconsegna.

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

§ 3. — La ferrovia è esonerata da tale responsabilità quando la perdita o l'avaria derivino da particolari rischi inerenti alla speciale natura del bagaglio, da mancanza o stato difettoso dell'imballaggio, o dal fatto che oggetti esclusi dal trasporto siano stati tuttavia spediti come bagagli.

Articolo 28

Onere della prova

§ 1. — La prova che il ritardo alla riconsegna, la perdita o l'avaria abbia avuto per causa uno dei fatti previsti nel § 2 dell'articolo 27 incombe alla ferrovia.

§ 2. — Quando la ferrovia stabilisce che, avuto riguardo alle circostanze di fatto, la perdita o l'avaria è potuta risultare da uno o più dei rischi particolari previsti nel § 3 dell'articolo 27, si presume che il danno sia risultato da uno o più di queste cause. L'avente diritto conserva tuttavia il diritto di provare che il danno non ha avuto per causa, totalmente o parzialmente, uno di tali rischi.

Articolo 29

Presunzione di perdita del bagaglio. Bagaglio ritrovato

§ 1. — Senza dover fornire altre prove, l'avente diritto può considerare come perduto un collo quando non sia stato riconsegnato o messo a sua disposizione nei quattordici giorni successivi alla domanda di riconsegna presentata conformemente al § 2 dell'articolo 20.

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

Nel termine di trenta giorni dal ricevimento di tale avviso, l'avente diritto può esigere che il bagaglio gli sia riconsegnato in una delle stazioni del percorso, contro pagamento delle spese inerenti al trasporto dalla stazione di partenza fino a quella in cui si effettua la riconsegna e contro restituzione dell'indennità riscossa, deduzione fatta, eventualmente, delle spese che fossero state comprese in questa indennità, e con riserva di ogni diritto all'indennità per ritardo prevista all'articolo 32.

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

Articolo 30

Ammontare dell'indennità per perdita del bagaglio

Quando, in virtù delle disposizioni della presente Convenzione, la ferrovia è tenuta a pagare un'indennità per perdita totale o parziale del bagaglio, può essere reclamata:

a. se l'ammontare del danno è provato:

una somma eguale a tale ammontare, con un massimo di fr. 40.— per chilogrammo di peso lordo mancante;

b. se l'ammontare del danno non è provato:

una somma globale calcolata in ragione di fr. 20.— per chilogrammo di peso lordo mancante.

Devono inoltre essere rimborsati le tasse di porto, i diritti di dogana e le altre somme spese in occasione del trasporto del bagaglio perduto, escluso ogni altro risarcimento.

Articolo 31

Ammontare dell'indennità per avaria del bagaglio

In caso di avaria, la ferrovia deve pagare l'ammontare del deprezzamento subito dai bagagli, escluso ogni altro risarcimento.

Tuttavia, l'indennità non può oltrepassare:

a. se la totalità dei bagagli è deprezzata dall'avaria, l'ammontare che sarebbe dovuto in caso di perdita totale;

b. se soltanto una parte dei bagagli è deprezzata dall'avaria, l'ammontare che sarebbe dovuto per la perdita della parte deprezzata.

Articolo 32

Ammontare dell'indennità per ritardo nella riconsegna del bagaglio

§ 1. — In caso di ritardo nella riconsegna e se l'avente diritto non fornisce la prova che un danno è derivato da questo ritardo, la ferrovia deve pagare un'indennità fissa, pari a venti centesimi per ogni chilogrammo di peso lordo del bagaglio reso in ritardo e per ogni periodo indivisibile di ventiquattro ore dalla domanda di riconsegna, con un massimo di quattordici giorni.

§ 2. — Se è fornita la prova che un danno è derivato dal ritardo, viene pagata per questo danno una indennità che non può oltrepassare il quadruplo di quella fissa prevista nel § 1.

§ 3. — Le indennità previste nei §§ 1 e 2 non sono cumulabili con quelle dovute per la perdita totale del bagaglio.

In caso di perdita parziale, esse sono pagate, se del caso, per la parte non perduta.

In caso di avaria, esse si cumulano, se del caso, con l'indennità prevista nell'articolo 31.

In ogni caso, il cumulo delle indennità previste nei §§ 1 e 2 con quelle che sono previste negli articoli 30 e 31 non può dar luogo al pagamento di una indennità totale superiore a quella che sarebbe dovuta in caso di perdita totale del bagaglio.

§ 4. — In caso di ritardo nella riconsegna di autovetture, di rimorchi e di motociclette con carrozzino, trasportati come bagagli, la ferrovia deve pagare un'indennità soltanto se il danno sia stato provato; il prezzo del trasporto costituisce l'indennità massima.

Articolo 33

Ammontare dell'indennità in caso di dolo o di colpa grave imputabile alla ferrovia

In tutti i casi in cui il ritardo nella riconsegna, la perdita totale o parziale, o l'avaria del bagaglio siano causati da dolo o da colpa grave imputabile alla ferrovia, questa deve risarcire completamente l'avente diritto del danno provato. In caso di colpa grave, la responsabilità è tuttavia limitata al doppio dei massimali previsti negli articoli 30, 31 e 32.

Articolo 34

Interessi sulle indennità. Restituzione delle indennità

§ 1. — L'avente diritto può richiedere gli interessi sull'indennità. Tali interessi, calcolati in ragione del cinque per cento l'anno, sono dovuti solo se l'indennità sia superiore ai dieci franchi per ogni scontrino di bagaglio; essi decorrono dal giorno del reclamo amministrativo previsto nell'articolo 37 o, se non esiste reclamo, dal giorno della citazione.

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

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

Articolo 35

Responsabilità della ferrovia per i suoi agenti

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

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

Articolo 36

Esercizio di azioni extracontrattuali

In tutti i casi regolati dalla presente Convenzione, ogni azione relativa alla responsabilità, a qualunque titolo svolta, non può essere esercitata contro la ferrovia se non alle condizioni e nei limiti previsti dalla presente Convenzione.

Ciò vale anche per ogni azione esercitata contro le persone di cui la ferrovia risponde in base all'articolo 35.

Capitolo II: Reclami amministrativi. Azioni giudiziarie.

Procedura e prescrizione

Articolo 37

Reclami amministrativi

§ 1. — I reclami amministrativi relativi al contratto di trasporto devono essere indirizzati per iscritto alla ferrovia indicata nell'articolo 39.

§ 2. — Il diritto di presentare il reclamo appartiene a colui che ha il diritto di azione contro la ferrovia in base all'articolo 38.

§ 3. — I biglietti, gli scontrini dei bagagli e gli altri documenti che l'avente diritto ritenga utile unire al suo reclamo devono essere presentati o in originale, o in copie, queste ultime debitamente legalizzate se la ferrovia lo richiede.

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

Articolo 38

Persone che possono esercitare l'azione giudiziaria contro la ferrovia

L'azione giudiziaria contro la ferrovia in dipendenza del contratto di trasporto appartiene soltanto a colui che presenta il biglietto o lo scontrino

del bagaglio, a seconda dei casi, o che, in mancanza, prova il suo diritto ad agire.

Articolo 39

Ferrovie contro le quali può essere esercitata l'azione giudiziaria

§ 1. — L'azione giudiziaria per restituzione di una somma pagata in conseguenza del contratto di trasporto può essere esercitata sia contro la ferrovia che ha riscosso questa somma, sia contro la ferrovia a profitto della quale la somma è stata riscossa.

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

L'azione giudiziaria può essere esercitata contro la ferrovia destinataria anche se questa non ha ricevuto il bagaglio.

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

4. — L'azione giudiziaria può essere esercitata contro una ferrovia diversa da quelle indicate nei §§ 1 e 2, quando è fatta valere come domanda riconvenzionale o come eccezione in una causa in cui la domanda principale sia fondata sullo stesso contratto di trasporto.

Articolo 40

Competenza

Le azioni giudiziarie fondate sulla presente Convenzione possono essere promosse soltanto davanti al giudice competente dello Stato dal quale dipende la ferrovia da citare, salvo che non sia diversamente stabilito negli accordi fra gli Stati o negli atti di concessione.

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

Articolo 41

Accertamento della perdita parziale o dell'avaria subita dal bagaglio

§ 1. — Se la ferrovia scopre o presume una perdita parziale od un'avaria, o se l'avente diritto ne afferma l'esistenza, la ferrovia ha l'obbligo di procedere senza indugio e, se possibile, in presenza di tale avente diritto, alla redazione di un verbale per accertare, secondo la natura del danno, lo stato del bagaglio, il suo peso e, possibilmente, l'entità del danno, la sua causa ed il momento in cui si è prodotto.

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

§ 2. — L'avente diritto, se non accetta le constatazioni del verbale, può domandare l'accertamento giudiziario dello stato e del peso del bagaglio, delle cause e dell'ammontare del danno; valgono per la procedura le leggi ed i regolamenti dello Stato dove la constatazione giudiziaria è eseguita.

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

Articolo 42

Estinzione dell'azione contro la ferrovia derivante dal contratto di trasporto del bagaglio

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

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

a. se l'avente diritto fornisce la prova che il danno è stato causato da dolo o da colpa grave imputabile alla ferrovia;

b. in caso di reclamo per ritardo nella riconsegna, quando il reclamo è presentato ad una delle ferrovie indicate nel § 2 dell'articolo 39, nel termine di 21 giorni, non compreso quello del ritiro del bagaglio da parte dell'avente diritto;

c. in caso di reclamo per perdita parziale o per avaria:

1° se la perdita o l'avaria è stata constatata in conformità all'articolo 41, prima che l'avente diritto abbia ritirato il bagaglio;

2° se l'accertamento che avrebbe dovuto essere fatto in conformità all'articolo 41, è stato omissso per colpa della ferrovia;

d. in caso di reclamo per danni non apparenti, la cui esistenza venga accertata dopo il ritiro del bagaglio da parte dell'avente diritto ed alla duplice condizione che:

1° la domanda di accertamento, conformemente all'articolo 41, venga fatta dall'avente diritto, appena scoperto il danno e non oltre i tre giorni dal ritiro del bagaglio; quando questo termine scade di domenica o in un giorno festivo legalmente riconosciuto, la scadenza è rinviata al primo giorno lavorativo seguente;

2° l'avente diritto provi che il danno si è verificato nell'intervallo tra l'accettazione al trasporto e la riconsegna.

Articolo 43

Prescrizione dell'azione

§ 1. — L'azione derivante dal contratto di trasporto si prescrive in un anno.

Tuttavia, la prescrizione è di due anni, se si tratta:

- a. dell'azione fondata su di un danno avente per causa il dolo;
- b. dell'azione fondata su di un caso di frode.

§ 2. — La prescrizione decorre:

- a. nel caso di azioni di indennità per ritardo nella riconsegna, perdita parziale o avaria: dal giorno in cui ha avuto luogo la riconsegna;
- b. nel caso di azioni di indennità per perdita totale: dal quattordicesimo giorno che segue la scadenza del termine previsto al § 2 dell'articolo 20;
- c. nel caso di azioni per pagamento o per rimborso del prezzo del trasporto, di spese accessorie o di soprattasse, oppure di correzione, in caso di irregolare applicazione di tariffa o di errore di calcolo: dal giorno del pagamento, o, se non vi è stato pagamento, dal giorno in cui esso avrebbe dovuto essere effettuato;
- d. per le azioni per pagamento di un supplemento di diritti reclamato dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative: dal giorno della domanda di queste autorità;
- e. per le altre azioni riguardanti il trasporto dei viaggiatori: dal giorno di scadenza della validità del biglietto.

Il giorno indicato come inizio della prescrizione non è mai compreso nel termine.

§ 3. — In caso di reclamo amministrativo rivolto alla ferrovia in conformità all'articolo 37, il corso della prescrizione rimane sospeso fino al giorno in cui la ferrovia respinge per iscritto il reclamo e restituisce i documenti che vi erano allegati. In caso di parziale accettazione del reclamo, la prescrizione riprende il suo corso soltanto per la parte del reclamo rimasta in contestazione. La prova del ricevimento del reclamo o della risposta e quella della restituzione dei documenti incombono alla parte che invoca questo fatto.

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

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

§ 5. — Salvo le disposizioni che precedono, la sospensione e l'interruzione della prescrizione sono regolate dalle leggi e dai regolamenti dello Stato nel quale l'azione è intentata.

Capitolo III: Regolamento dei conti. Regresso delle ferrovie tra loro

Articolo 44

Regolamento dei conti tra le ferrovie

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

Articolo 45

Regresso in caso di indennità per perdita o per avaria

§ 1. — La ferrovia che ha pagato un'indennità per perdita totale o parziale o per avaria di bagagli, in base alle disposizioni della presente Convenzione, ha diritto di regresso contro le ferrovie che hanno partecipato al trasporto, conformemente alle disposizioni seguenti:

a. la ferrovia, dal cui fatto il danno è stato causato, ne è sola responsabile;

b. se il danno è stato causato da fatto di più ferrovie, ciascuna risponde del danno da essa causato. Se una tale distinzione non è possibile nel caso concreto, l'onere dell'indennità viene ripartito fra esse secondo le norme stabilite alla lettera *c*;

c. se non può essere provato che il danno è stato causato da fatto di una o più ferrovie, l'onere dell'indennità dovuta è ripartito tra tutte le ferrovie che hanno partecipato al trasporto, ad eccezione di quelle che provassero che il danno non si è prodotto sulle loro linee. La ripartizione è fatta in proporzione al numero dei chilometri di applicazione delle tariffe.

§ 2. — Nel caso di insolvibilità di una delle ferrovie, la quota che le incombe e da essa non pagata è ripartita tra tutte le altre ferrovie che hanno partecipato al trasporto, in proporzione al numero dei chilometri di applicazione delle tariffe.

Articolo 46

Regresso in caso di indennità per ritardo nella riconsegna

Le norme indicate nell'articolo 45 sono estese ai casi di indennità pagate per ritardo nella riconsegna. Se tale ritardo è causato da irregolarità constatate su più ferrovie, l'onere dell'indennità è ripartito fra loro in proporzione alla durata del ritardo verificatosi sulle rispettive reti.

Articolo 47

Procedura di regresso

§ 1. — La ferrovia contro la quale viene esercitata una delle azioni di regresso previste negli articoli 45 e 46, non può mai contestare la fonda-

tezza del pagamento effettuato dall'amministrazione che esercita il regresso, se l'indennità è stata fissata dall'autorità giudiziaria dopo che la citazione fu debitamente notificata a detta ferrovia e questa fu posta in grado di intervenire nella causa. Il giudice investito dell'azione principale fissa, secondo le circostanze di fatto, i termini per la notificazione e per l'intervento.

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

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

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

§ 5. — Non è permesso proporre l'azione di regresso nel corso dell'azione relativa alla domanda principale di risarcimento.

Articolo 48

Competenza per le azioni di regresso

§ 1. — Per tutte le azioni di regresso è esclusivamente competente il giudice della sede della ferrovia contro la quale si propone il regresso.

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

Articolo 49

Accordi relativi al regresso

Le ferrovie possono derogare, mediante accordi, alle norme sulle azioni di regresso reciproche stabilite nel capitolo III.

Titolo IV: Disposizioni diverse

Articolo 50

Applicazione del diritto nazionale

Per quanto non è previsto nella presente Convenzione, nelle disposizioni complementari e nelle tariffe internazionali, si applicano le leggi ed i regolamenti nazionali, relativi al trasporto, in vigore nei singoli Stati.

Articolo 51

Regole generali di procedura

Per tutte le liti originate dai trasporti sottoposti alla presente Convenzione si applica la procedura del giudice competente, salvo le disposizioni contrarie contemplate nella Convenzione.

Articolo 52

Esecuzione delle sentenze. Sequestri e cauzioni

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

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

§ 2. — I crediti derivanti da un trasporto internazionale a favore di una ferrovia verso un'altra ferrovia che non dipende dallo stesso Stato non possono essere sequestrati che in virtù di una sentenza emessa dall'autorità giudiziaria dello Stato al quale appartiene la ferrovia titolare dei crediti sequestrati.

§ 3. — Il materiale rotabile della ferrovia e gli oggetti di qualunque natura occorrenti per il trasporto e di proprietà della ferrovia, quali casse mobili (containers), attrezzi di carico, copertoni, ecc., non possono essere sequestrati sul territorio di uno Stato diverso da quello cui appartiene la ferrovia proprietaria, se non in virtù di una sentenza emessa dall'autorità giudiziaria dello Stato cui la ferrovia appartiene.

I carri privati e gli oggetti di qualunque natura occorrenti per il trasporto, ivi contenuti ed appartenenti al proprietario del carro, non possono formare oggetto di un sequestro, su un territorio diverso da quello dello Stato in cui il proprietario ha il domicilio, se non in virtù di una sentenza emessa dall'autorità giudiziaria di quest'ultimo Stato.

4. Non può essere pretesa alcuna cauzione per assicurare il pagamento delle spese dipendenti da azioni giudiziarie fondate sul contratto di trasporto internazionale.

Articolo 53

Unità monetaria. Corso di conversione o di accettazione delle valute estere

§ 1. — Le somme indicate in franchi nella presente Convenzione o nei suoi allegati sono considerate come riferentisi al franco oro del peso di 10/31 di grammo al titolo di 0,900.

§ 2. — La ferrovia deve pubblicare i cambi in base ai quali essa effettua la conversione delle somme espresse in unità monetarie estere, che sono pagate in moneta nazionale (corsi di conversione).

3. — Analogamente, una ferrovia che accetta in pagamento delle valute estere deve pubblicare a quali corsi essa le accetta (corsi di accettazione).

Articolo 54

Ufficio centrale dei trasporti internazionali per ferrovia

§ 1. — Per facilitare ed assicurare l'esecuzione della presente Convenzione è istituito un Ufficio centrale dei trasporti internazionali per ferrovia incaricato:

a. di ricevere le comunicazioni dei singoli Stati contraenti e di ciascuna ferrovia interessata e di notificarle agli altri Stati ed alle altre ferrovie;

b. di raccogliere, coordinare e pubblicare le notizie di ogni specie che interessino il servizio dei trasporti internazionali;

c. di facilitare, tra le diverse ferrovie, le relazioni finanziarie rese necessarie dal servizio dei trasporti internazionali ed il recupero dei crediti non pagati e di garantire, a questo riguardo, la sicurezza dei rapporti tra le ferrovie;

d. di tentare la conciliazione, su domanda di uno Stato contraente o d'una impresa di trasporto le cui linee siano iscritte nella lista delle linee prevista nell'articolo 55, prestando i suoi buoni uffici o la sua mediazione, oppure con qualsiasi altro mezzo, allo scopo di risolvere le controversie tra i detti Stati o imprese aventi per oggetto l'interpretazione o l'applicazione della Convenzione;

e. di emettere, su domanda delle parti in causa — Stati, imprese di trasporto o utenti — un parere consultivo sulle controversie aventi per oggetto l'interpretazione o l'applicazione della Convenzione;

f. di collaborare alla definizione, in via di arbitrato, dei litigi aventi per oggetto l'interpretazione o l'applicazione della Convenzione;

g. d'istruire le domande di modificazione alla presente Convenzione e di proporre, quando occorra, la riunione delle Conferenze previste nell'articolo 64.

§ 2. — Un regolamento speciale costituente l'Allegato I alla presente Convenzione stabilisce la sede, la composizione e l'organizzazione di questo Ufficio, come pure i suoi mezzi d'azione. Esso ne fissa inoltre le condizioni di funzionamento e di sorveglianza.

Articolo 55

Lista delle linee soggette alla Convenzione

§ 1. — L'Ufficio centrale di cui all'articolo 54 è incaricato di compilare, di aggiornare e di pubblicare la lista delle linee soggette alla presente Convenzione. A tale scopo, esso riceve le notifiche degli Stati contraenti relative all'iscrizione in questa lista o alla radiazione da essa delle linee di una ferrovia o di una delle imprese previste nell'articolo 2.

§ 2. — La partecipazione di una nuova linea al servizio dei trasporti internazionali ha luogo solo un mese dopo la data della lettera con la quale l'Ufficio centrale notifica l'iscrizione di tale linea agli altri Stati.

§ 3. — La radiazione di una linea è fatta dall'Ufficio centrale non appena abbia ricevuto dallo Stato contraente, dal quale venne richiesta l'iscrizione della linea nella lista, la notificazione che detta linea deve essere radiata.

§ 4. — La semplice ricezione dell'avviso proveniente dall'Ufficio centrale dà immediatamente diritto a ciascuna ferrovia di cessare, con la linea radiata, ogni relazione riguardante i trasporti internazionali, ad eccezione di quelli in corso, che debbono essere condotti a termine.

Articolo 56

Disposizioni complementari

Le disposizioni complementari che alcuni Stati contraenti o alcune ferrovie partecipanti pubblicano per l'esecuzione della Convenzione sono da essi comunicate all'Ufficio centrale.

Queste disposizioni complementari possono essere messe in vigore, sulle ferrovie che vi hanno aderito, nelle forme previste dalle leggi e dai regolamenti di ciascuno Stato, senza che esse possano derogare alla presente Convenzione.

La loro entrata in vigore è notificata all'Ufficio Centrale.

Articolo 57

Regolamento delle controversie a mezzo di arbitrato

§ 1. — Nel caso che non possano essere regolati tra le parti stesse, i litigi aventi per oggetto l'interpretazione o l'applicazione della Convenzione,

valida come legge nazionale o a titolo di diritto convenzionale, e delle disposizioni complementari emanate da taluni Stati contraenti possono, su domanda delle parti, essere sottoposti a tribunali arbitrali la cui composizione e procedura formano oggetto dell'Allegato III alla presente Convenzione.

§ 2. — Tuttavia, in caso di litigio tra Stati, le disposizioni dell'Allegato III non vincolano le parti, le quali possono stabilire liberamente la composizione del tribunale arbitrale e la procedura arbitrale.

§ 3. — Su domanda delle parti, la giurisdizione arbitrale può essere investita:

a. senza pregiudizio della definizione delle controversie in virtù di altre disposizioni legali:

1° dei litigi tra Stati contraenti;

2° dei litigi tra Stati contraenti da una parte e Stati non contraenti dall'altra;

3° dei litigi tra Stati non contraenti, purché, nei due ultimi casi, la Convenzione sia applicabile come legge nazionale o a titolo di diritto convenzionale;

b. dei litigi tra imprese di trasporto;

c. dei litigi tra imprese di trasporto e utenti;

d. dei litigi tra utenti.

§ 4. — La messa in atto della procedura arbitrale ha, per quanto riguarda la sospensione e l'interruzione della prescrizione del credito litigioso, lo stesso effetto dell'azione intentata davanti al tribunale ordinario.

§ 5. — Le sentenze pronunziate dai tribunali arbitrali nei confronti delle imprese di trasporto o degli utenti sono esecutive in ciascuno degli Stati contraenti, appena siano state compiute le formalità prescritte nello Stato ove l'esecuzione deve aver luogo.

Titolo V: Disposizioni eccezionali

Articolo 58

Responsabilità nel traffico ferroviario-marittimo

§ 1. — Nei trasporti ferroviario-marittimi che si effettuano sulle linee indicate nel § 1 dell'articolo 2, ciascuno Stato può, chiedendo che opportuna indicazione sia inserita nella lista delle linee soggette alla Convenzione, aggiungere a quelle previste nell'articolo 27 l'insieme delle cause di esonerazione enunciate qui appresso.

Il vettore può avvalersene soltanto se prova che il ritardo nella riconsegna, la perdita o l'avaria siano sopravvenuti sul percorso marittimo, dal momento del carico dei bagagli a bordo della nave fino a quello del loro scarico dalla nave stessa.

Tali cause d'esonero sono le seguenti:

a. atti, negligenza od omissioni del capitano, marinaio, pilota, o dei preposti del vettore nella navigazione o nell'amministrazione della nave;

b. innavigabilità della nave, a condizione che il vettore provi che tale innavigabilità non è imputabile a difetto della ragionevole diligenza da parte sua per mettere la nave in condizione di navigabilità o per assicurare un armamento, un equipaggiamento ed un approvvigionamento convenienti o per adattare e mettere in buono stato tutte le parti della nave dove i bagagli sono caricati, in modo da renderle atte a ricevere, trasportare e preservare i bagagli;

c. incendio, a condizione che il vettore provi che il medesimo non è stato causato da suo fatto o colpa, da quelli del capitano, marinaio, pilota o dai suoi addetti;

d. pericoli, rischi o infortuni di mare o di altre acque navigabili;

e. salvataggio o tentativo di salvataggio di vite o di beni in mare.

Le cause di esonero di cui sopra non sopprimono nè diminuiscono in nulla gli obblighi generali del vettore, e, in particolare, quello di impiegare la diligenza ragionevole per mettere la nave in condizione di navigabilità o assicurarle un armamento, un equipaggiamento ed un approvvigionamento convenienti, o per adattare e mettere in buono stato tutte le parti della nave dove i bagagli sono caricati, in modo da renderle atte a ricevere, trasportare e preservare i bagagli.

Quando il vettore faccia valere le cause d'esonero suddette, egli resta tuttavia responsabile se, per una colpa diversa da quella prevista alla lettera *a*, l'avente diritto provi che il ritardo nella riconsegna, la perdita o la avaria sono dovuti a colpa del vettore, capitano, marinaio, pilota o suoi addetti.

§ 2. — Quando un percorso marittimo è servito da più imprese iscritte nella lista indicata nell'articolo 1, il regime di responsabilità applicabile a tale percorso deve essere il medesimo per tutte queste imprese.

Inoltre, quando tali imprese siano state iscritte nella lista su domanda di più Stati, l'adozione del suddetto regime deve, preliminarmente, formare oggetto di un accordo tra questi Stati.

§ 3. — I provvedimenti presi in conformità del presente articolo vengono comunicati all'Ufficio centrale. Essi entreranno in vigore, al più presto,

trenta giorni dopo la data della lettera con la quale l'Ufficio centrale avrà reso noti tali provvedimenti agli altri Stati.

I suddetti provvedimenti non sono applicabili ai bagagli in corso di trasporto.

Articolo 59

Responsabilità in caso di incidenti nucleari

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

Titolo VI: Disposizioni finali

Articolo 60

Firma

La presente Convenzione, i cui Alleati ne costituiscono parte integrante, resta aperta fino al 30 aprile 1970 alla firma degli Stati precedentemente contraenti e di quelli che sono stati invitati a farsi rappresentare alla Conferenza ordinaria di revisione.

Articolo 61

Ratifica. Entrata in vigore

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

Quando la Convenzione sarà stata ratificata da quindici Stati od al più tardi un anno dopo la firma, il Governo svizzero si metterà in relazione con i Governi interessati nell'intento di esaminare con essi la possibilità di mettere in vigore la Convenzione.

Articolo 62

Adesione alla Convenzione

§ 1. — Ogni Stato non firmatario che voglia aderire alla presente Convenzione indirizza la sua domanda al Governo svizzero, il quale la comunica a tutti gli Stati contraenti con un rapporto dell'Ufficio centrale sulla situazione delle ferrovie dello Stato richiedente per quanto riguarda i trasporti internazionali.

§ 2. — Se nel termine di sei mesi dalla data di detto avviso, due Stati almeno non abbiano notificato al Governo svizzero la loro opposizione, la domanda è ammessa di pieno diritto e ne è dato avviso dal Governo svizzero allo Stato richiedente e a tutti gli Stati contraenti.

Diversamente, il Governo svizzero notifica a tutti gli Stati contraenti ed allo Stato richiedente che l'esame della domanda è differito.

§ 3. — Ogni ammissione produce i suoi effetti un mese dopo la data dell'avviso inviato dal Governo svizzero, o, se allo spirare di detto termine la Convenzione non è ancora in vigore, alla data dell'entrata in vigore della medesima.

Articolo 63

Durata dell'impegno degli Stati contraenti

§ 1. — La durata della presente Convenzione è illimitata. Tuttavia, ogni Stato contraente può ritirarsi alle seguenti condizioni:

Per ogni Stato contraente, la Convenzione è valevole fino al 31 dicembre del quinto anno successivo a quello della sua entrata in vigore. Ogni Stato che voglia ritirarsi allo spirare di detto periodo deve notificare la sua intenzione, almeno un anno prima di detta data, al Governo svizzero, che ne informerà tutti gli Stati contraenti.

In mancanza di tale notificazione nel termine indicato, l'impegno sarà prorogato di pieno diritto per un periodo di tre anni e così di seguito di tre anni in tre anni, se non è data disdetta almeno un anno prima del 31 dicembre dell'ultimo anno di ogni periodo triennale.

§ 2. — Gli Stati ammessi a partecipare alla Convenzione nel corso del periodo quinquennale, o di uno dei periodi triennali, sono impegnati sino alla fine di questo periodo e poi sino alla fine di ciascuno dei periodi seguenti, sempre che non abbiano dato la disdetta almeno un anno prima dello spirare di uno di essi.

Articolo 64

Revisione della convenzione

§ 1. — I delegati degli Stati contraenti si riuniscono per la revisione della Convenzione, su convocazione del Governo svizzero, al più tardi cinque anni dopo l'entrata in vigore della presente Convenzione.

Su domanda di almeno un terzo degli Stati contraenti viene convocata una Conferenza prima di quest'epoca.

D'intesa con la maggioranza degli Stati contraenti, il Governo svizzero invita anche Stati non contraenti.

D'intesa con la maggioranza degli Stati contraenti, l'Ufficio centrale invita ad assistere alla Conferenza rappresentanti:

a. d'organizzazioni internazionali governative competenti in materia di trasporti;

b. d'organizzazioni internazionali non governative che si occupano di trasporti.

La partecipazione ai dibattiti di delegazioni degli Stati non contraenti, nonchè quella delle organizzazioni internazionali indicate al quarto capoverso, è disciplinata, per ogni Conferenza, dal regolamento delle deliberazioni.

D'intesa con la maggioranza dei Governi degli Stati contraenti, l'Ufficio centrale può, prima delle Conferenze di revisione ordinarie e straordinarie, convocare Commissioni per l'esame preliminare delle proposte di revisione. Le disposizioni dell'Allegato II sono applicabili per analogia a tali Commissioni.

§ 2. — L'entrata in vigore della nuova Convenzione risultante dalla Conferenza di revisione comporta l'abrogazione della precedente Convenzione e dei suoi Allegati anche nei riguardi di Stati contraenti che non ratificassero la nuova Convenzione.

§ 3. — Nell'intervallo tra la Conferenza di revisione, gli articoli 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 29, 37, 44, 45, 46, 49 e l'Allegato III possono essere modificati da una Commissione di revisione. L'organizzazione ed il funzionamento di tale Commissione formano oggetto dell'Allegato II alla presente Convenzione.

Le decisioni della Commissione di revisione sono notificate senza indugio ai Governi degli Stati contraenti a cura dell'Ufficio centrale. Esse si ritengono accettate a meno che, entro quattro mesi dal giorno della notificazione, almeno cinque Governi non abbiano sollevato obiezioni. Queste decisioni entrano in vigore il primo giorno dell'ottavo mese che segue il mese nel quale l'Ufficio centrale ha portato la loro accettazione a conoscenza dei Governi degli Stati contraenti. L'Ufficio centrale indica tale giorno all'atto della notifica dell'accettazione delle decisioni.

Articolo 65

Testi della Convenzione. Traduzioni ufficiali

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

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

In caso di divergenza fa fede il testo francese.

In fede di che, i Plenipotenziari sotto indicati, muniti dei loro pieni poteri che sono stati trovati in buona e debita forma, hanno firmato la presente Convenzione.

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

(Seguono firme)

Allegato I
(articolo 54)

Regolamento relativo all'Ufficio centrale dei trasporti internazionali per ferrovia (OCTI)

Articolo 1

§ 1. — L'Ufficio centrale dei trasporti internazionali per ferrovia (OCTI) ha sede a Berna, sotto gli auspici del Governo svizzero.

Il controllo della sua attività, sia sul piano amministrativo, sia sul piano finanziario, si svolge nell'ambito delle disposizioni dell'articolo 54 della Convenzione ed è affidato ad un Comitato amministrativo.

A tale scopo, il Comitato amministrativo:

a. vigila sulla buona applicazione, da parte dell'Ufficio centrale, delle Convenzioni, nonchè degli altri testi scaturiti dalle conferenze di revisione e raccomanda, se del caso, le misure atte a facilitare l'applicazione di tali Convenzioni e testi;

b. esprime pareri motivati sulle questioni che possono interessare l'attività dell'Ufficio centrale e che gli siano sottoposte da uno Stato contraente o dal direttore dell'Ufficio.

§ 2. — *a.* Il Comitato amministrativo si riunisce a Berna. Esso si compone di undici membri, scelti fra gli Stati contraenti.

b. La Confederazione svizzera dispone di un seggio permanente nel Comitato e ne assume la presidenza. Gli altri Stati membri sono nominati per cinque anni. Per ciascun periodo quinquennale, una Conferenza diplomatica stabilisce, su proposta del Comitato amministrativo in carica, la composizione del Comitato amministrativo, tenendo conto di un'equa ripartizione geografica.

c. Se una vacanza si produce fra gli Stati membri, il Comitato amministrativo designa di sua iniziativa un altro Stato contraente per occupare il seggio vacante.

d. Ogni Stato membro designa, come delegato al Comitato amministrativo, una persona qualificata per la sua esperienza in materia di trasporti internazionali.

e. Il Comitato amministrativo stabilisce il suo regolamento interno e si organizza da se stesso.

Detto Comitato tiene almeno una riunione ordinaria all'anno: inoltre, tiene riunioni straordinarie quando almeno tre Stati membri ne facciano domanda.

La segreteria del Comitato amministrativo è assunta dall'Ufficio centrale.

I verbali delle sedute del Comitato amministrativo sono inviati a tutti gli Stati contraenti.

f. Le funzioni di delegato di uno Stato membro sono gratuite e le spese di trasferta che esse comportano sono a carico di tale Stato.

§ 3. — *a.* Il Comitato amministrativo stabilisce il regolamento concernente l'organizzazione, il funzionamento e lo statuto del personale dell'Ufficio centrale.

b. Il Comitato amministrativo nomina il direttore generale, il vice-direttore generale, i consiglieri ed i consiglieri aggiunti dell'Ufficio centrale; il Governo svizzero gli presenta delle proposte per la nomina del direttore generale e del vice-direttore generale. Per queste nomine, il Comitato amministrativo tiene conto in modo particolare della competenza dei candidati e di una equa ripartizione geografica.

c. Il Comitato amministrativo approva il bilancio preventivo annuale dell'Ufficio centrale, tenendo conto delle disposizioni del successivo articolo 2; esso approva inoltre il rapporto annuale di gestione.

La verifica della contabilità dell'Ufficio centrale, la quale si riferisce esclusivamente alla concordanza delle scritture e dei documenti contabili, nell'ambito del bilancio, è esercitata dal Governo svizzero. Quest'ultimo trasmette questa contabilità, con un rapporto, al Comitato amministrativo.

Il Comitato amministrativo comunica agli Stati contraenti, unitamente al rapporto di gestione dell'Ufficio centrale e all'estratto dei conti annuali di quest'ultimo, le decisioni, risoluzioni e raccomandazioni che è chiamato a formulare.

d. Il Comitato amministrativo sottopone ad ogni conferenza diplomatica incaricata di fissarne la composizione, almeno due mesi prima della apertura di quest'ultima, un rapporto sull'insieme della sua attività svolta dopo la conferenza precedente.

Articolo 2

§ 1. — Le spese dell'Ufficio centrale sono sostenute dagli Stati contraenti proporzionalmente alla lunghezza delle linee ferroviarie o dei percorsi ai quali si applica la Convenzione. Tuttavia, le linee di navigazione partecipano alle spese in proporzione alla sola metà dei loro percorsi. Per ogni Stato, il contributo non può superare un ammontare fisso per chilometro. Su proposta del Comitato amministrativo in carica, tale ammon-

tare è fissato per ogni periodo quinquennale dalla Conferenza diplomatica incaricata, in virtù delle disposizioni dell'articolo 1 § 2 lettera *b* del presente Regolamento, di stabilire la composizione del Comitato amministrativo per questo stesso periodo. Eccezionalmente, questo contributo può, mediante accordo tra il Governo interessato e l'Ufficio centrale, e con l'approvazione del Comitato amministrativo, essere ridotto del 50 per cento al massimo per linee esercitate in particolari condizioni. L'ammontare del credito annuale inerente al chilometraggio è fissato, dal Comitato amministrativo, per ogni esercizio, dopo aver sentito l'Ufficio centrale. Detto ammontare è percepito sempre totalmente. Quando le spese effettive dell'Ufficio centrale non abbiano raggiunto l'ammontare del credito calcolato su questa base, la differenza non spesa è versata ad un fondo di riserva.

§ 2. — In occasione dell'invio del rapporto di gestione e dell'estratto dei conti annuali agli Stati contraenti, l'Ufficio centrale invita questi ultimi a versare la loro quota di contributo per le spese dell'esercizio decorso. Lo Stato che, alla data del 1° ottobre, non avesse versato la sua quota, riceverà un secondo invito a pagare. Se tale richiamo rimane senza esito, l'Ufficio centrale lo rinnova all'inizio dell'anno successivo, in occasione dell'invio del suo rapporto di gestione per l'esercizio decorso. Se al 1° luglio successivo, non è stato tenuto alcun conto di detto richiamo, un quarto invito viene rivolto allo Stato ritardatario per indurlo a pagare le due annualità scadute. In caso di esito negativo, l'Ufficio centrale l'avverte, tre mesi dopo, che, se l'atteso versamento non ha luogo entro la fine dell'anno, il mancato pagamento sarà interpretato come tacita manifestazione della sua volontà di ritirarsi dalla Convenzione. Se quest'ultimo passo non ha effetto prima del 31 dicembre l'Ufficio centrale, prendendo atto della volontà, tacitamente espressa dallo Stato moroso, di ritirarsi dalla Convenzione, procede a radiare le linee di questo Stato dalla lista delle linee ammesse al servizio dei trasporti internazionali.

§ 3. — Gli importi non riscossi devono, per quanto possibile, essere coperti mediante i crediti ordinari di cui dispone l'Ufficio centrale e possono essere ripartiti su quattro esercizi. La parte del disavanzo che non fosse stato possibile colmare nel modo anzidetto è portata in un conto speciale, a debito degli altri Stati contraenti, in proporzione al numero dei chilometri di linee soggette alla Convenzione all'epoca della messa in conto. Ogni Stato sarà addebitato nella misura in cui esso ha partecipato alla Convenzione con lo Stato moroso durante il periodo dei due anni che hanno preceduto il ritiro di detto Stato.

§ 4. — Lo Stato, le cui linee sono state radiate nelle condizioni indicate nel § 2 suddetto, può farle riammettere al servizio dei trasporti internazionali solamente pagando, in via preliminare, le somme delle quali è rimasto debitore, per gli anni rispettivi, maggiorate dell'interesse del cinque per cento da calcolare dalla fine del sesto mese trascorso dopo il giorno in cui l'Ufficio

centrale lo invitò, per la prima volta, a pagare le quote di contribuzione che gli fanno carico.

Articolo 3

§ 1. — L'Ufficio centrale pubblica un bollettino mensile contenente le informazioni necessarie per l'applicazione della Convenzione e, in particolare, le comunicazioni relative alla lista delle linee ferroviarie e d'altre imprese, come pure agli oggetti esclusi dal trasporto o ammessi a determinate condizioni; detto bollettino contiene anche gli studi che l'Ufficio centrale ritenga utile pubblicarvi.

§ 2. — Il bollettino è redatto in francese e in tedesco. Un esemplare è spedito gratuitamente ad ogni Stato contraente e ad ognuna delle amministrazioni interessate. Gli altri esemplari richiesti debbono essere pagati ad un prezzo stabilito dall'Ufficio centrale.

Articolo 4

§ 1. — Le distinte e i crediti per trasporti internazionali rimasti insoluti possono essere indirizzati dall'impresa creditrice all'Ufficio centrale, affinché questo ne faciliti il recupero. A tale scopo, l'Ufficio centrale mette in mora l'impresa debitrice affinché paghi la somma dovuta o indichi i motivi del suo rifiuto di pagare.

§ 2. — Se l'Ufficio centrale ritiene che i motivi di rifiuto adottati siano sufficientemente fondati, esso rinvia le parti al giudice competente o, se le parti ne fanno domanda, al tribunale arbitrale previsto nell'articolo 57 della Convenzione (Allegato III).

§ 3. — Quando l'Ufficio centrale ritiene che la totalità o una parte della somma sia effettivamente dovuta, può dopo aver consultato un esperto dichiarare che l'impresa di trasporto debitrice è tenuta a versare all'Ufficio centrale tutto o parte del credito: la somma così versata deve restare in deposito fino alla decisione di merito del giudice competente o del tribunale arbitrale previsto nell'articolo 57 della Convenzione (Allegato III).

§ 4. — Nel caso in cui un'impresa di trasporto non abbia dato seguito, entro quindici giorni, alle ingiunzioni dell'Ufficio centrale, viene nuovamente messa in mora, con indicazione delle conseguenze del suo rifiuto.

§ 5. — Trascorso infruttuoso il periodo di dieci giorni dopo questa nuova messa in mora, l'Ufficio centrale invia allo Stato contraente, dal quale dipende l'impresa di trasporto, una comunicazione motivata, invitandolo ad esaminare le misure da prendere e, particolarmente, se deve mantenere sulla lista le linee dell'impresa di trasporto debitrice.

§ 6. — Se lo Stato contraente dal quale dipende l'impresa di trasporto debitrice dichiara che, nonostante il mancato pagamento, non ritiene di dover far cancellare dalla lista detta impresa, o se esso lascia senza risposta per sei settimane la comunicazione dell'Ufficio centrale, si reputa di pieno diritto che detto Stato si faccia garante della solvibilità dell'impresa, per quanto concerne i crediti risultanti dai trasporti internazionali.

Articolo 5

Per coprire le spese particolari risultanti dall'attività prevista nell'articolo 54 § 1 lettere da *d* a *f* della Convenzione, viene percepito un compenso. L'ammontare di questo compenso è fissato dal Comitato amministrativo, su proposta dell'Ufficio centrale.

Statuto relativo alla Commissione di revisione

Articolo 1

I Governi degli Stati contraenti comunicano le loro proposte riguardanti le questioni che rientrano nella competenza della Commissione all'Ufficio centrale dei trasporti internazionali per ferrovia, il quale le porta immediatamente a conoscenza degli altri Stati contraenti.

Articolo 2

L'Ufficio centrale invita la Commissione a riunirsi ogni volta che se ne presenti la necessità, oppure su domanda di almeno cinque Stati contraenti.

Tutti gli Stati contraenti sono avvertiti, due mesi prima, delle sessioni della Commissione. L'avviso deve indicare esattamente le questioni delle quali è richiesta l'iscrizione all'ordine del giorno.

Articolo 3

Tutti gli Stati contraenti possono prendere parte ai lavori della Commissione.

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

Ogni Stato sostiene le spese dei suoi rappresentanti.

Articolo 4

L'Ufficio centrale istruisce le questioni da trattare ed assume il servizio di segreteria della Commissione.

Il direttore generale dell'Ufficio centrale od il suo rappresentante partecipa alle sedute della Commissione con voto consultivo.

Articolo 5

D'intesa con la maggioranza degli Stati contraenti, l'Ufficio centrale invita ad assistere alle sedute della Commissione, con voto consultivo, rappresentanti:

- a.* di Stati non contraenti;
- b.* di organizzazioni internazionali governative competenti in materia di trasporti, a condizione di reciprocità;
- c.* di organizzazioni internazionali non governative che si occupano di trasporti, a condizione di reciprocità.

Articolo 6

La Commissione di revisione è validamente costituita quando vi siano rappresentati la metà degli Stati contraenti.

Articolo 7

La Commissione designa un presidente ed uno o due vice-presidenti per ogni sessione.

Articolo 8

Le deliberazioni hanno luogo in francese e in tedesco. Gli interventi dei membri della Commissione sono tradotti immediatamente oralmente e nella parte essenziale. Il testo delle proposte e le comunicazioni del presidente sono tradotti per esteso.

Articolo 9

Il voto ha luogo per delegazione e, su domanda, per appello nominale; ogni delegazione di uno Stato contraente rappresentato alla seduta ha diritto a un voto.

Una proposta viene approvata se il numero dei voti positivi è:

a. almeno uguale ad un terzo del numero degli Stati rappresentati nella Commissione,

b. superiore al numero dei voti negativi.

Articolo 10

I verbali delle sedute riassumono le deliberazioni nelle due lingue.

Le proposte e le decisioni debbono esservi inserite testualmente nelle due lingue. In caso di divergenza tra il testo francese e il testo tedesco del verbale, per quanto concerne le decisioni, fa fede il testo francese.

I verbali sono distribuiti ai membri il più presto possibile.

Se la loro approvazione non può aver luogo durante la sessione, i membri comunicheranno alla segreteria, entro un congruo termine, le eventuali correzioni.

Articolo 11

Per facilitare i lavori, la Commissione può costituire sottocommissioni; essa può anche costituire sottocommissioni incaricate di preparare determinate questioni per una ulteriore sessione.

Ogni sottocommissione designa un presidente, un vice-presidente e, se la necessità lo richiede, un relatore. Per il rimanente, alle sottocommissioni sono applicabili, per analogia, le disposizioni degli articoli da 1 a 5 e da 8 a 10.

Regolamento d'arbitrato

Articolo 1

Numero degli arbitri

I tribunali arbitrali costituiti per giudicare su litigi diversi da quelli tra Stati si comporranno di uno, di tre o di cinque arbitri, secondo gli accordi del compromesso.

Articolo 2

Scelta degli arbitri

§ 1. — E' prestabilita una lista degli arbitri. Ogni Stato contraente può designare al massimo due suoi cittadini, esperti del diritto internazionale dei trasporti, perchè siano iscritti nella lista degli arbitri, che viene compilata e aggiornata dal Governo svizzero.

§ 2. — Se il compromesso prevede un arbitro unico, questo è scelto di comune accordo dalle parti.

Se il compromesso prevede tre o cinque arbitri, ciascuna parte ne sceglie uno o due, secondo il caso.

Gli arbitri scelti secondo l'alinea precedente designano di comune accordo, secondo il caso, il terzo o il quinto arbitro, il quale presiede il tribunale arbitrale.

Se le parti non sono d'accordo sulla scelta dell'arbitro unico o se gli arbitri scelti dalle parti non sono d'accordo sulla designazione del terzo o del quinto arbitro, secondo il caso, il tribunale arbitrale è completato da un arbitro designato dal presidente del Tribunale federale svizzero, su richiesta dell'Ufficio centrale.

Il tribunale arbitrale è composto di persone comprese nella lista citata nel § 1. Tuttavia, se il compromesso prevede cinque arbitri, ciascuna delle parti può scegliere un arbitro al di fuori della lista.

§ 3. L'arbitro unico, il terzo o il quinto arbitro debbono essere di nazionalità diversa da quella delle parti.

L'intervento nel litigio d'una parte terza resta senza effetto per quanto concerne la composizione del tribunale arbitrale.

Articolo 3

Compromesso

Le parti che ricorrono all'arbitrato concludono un compromesso che specifica particolarmente:

a. l'oggetto della controversia, determinato nel modo più preciso e chiaro possibile;

b. la composizione del tribunale e i termini utili per la nomina dell'arbitro o degli arbitri;

c. il luogo del tribunale.

Per l'apertura della procedura arbitrale, il compromesso deve essere comunicato all'Ufficio centrale.

Articolo 4

Procedura

Il tribunale arbitrale decide esso stesso sulla procedura da seguire, tenendo particolarmente conto delle seguenti disposizioni:

a. il tribunale arbitrale istruisce e giudica le cause di cui è investito in base agli elementi forniti dalle parti senza essere vincolato, allorchè è chiamato a pronunciarsi in diritto, dalle interpretazioni delle parti medesime;

b. il tribunale non può accordare di più o cosa diversa dalle conclusioni del richiedente, nè meno di quanto il convenuto ha riconosciuto come dovuto;

c. la sentenza arbitrale, debitamente motivata, è redatta dal tribunale arbitrale e notificata alle parti tramite l'Ufficio centrale;

d. salvo contraria disposizione di diritto imperativo del luogo ove ha sede il tribunale arbitrale, la sentenza arbitrale non è suscettibile di ricorso, fatta eccezione tuttavia dei casi di revisione o di nullità.

Articolo 5

Cancelleria del tribunale

L'Ufficio centrale funziona come cancelleria del tribunale arbitrale.

Articolo 6

Spese

La sentenza arbitrale fissa le spese generali e speciali, compresi gli onorari degli arbitri, e decide a quale delle parti ne incomba il pagamento o in quale proporzione dette spese sono suddivise tra le parti medesime.

**Protocollo addizionale
alle Convenzioni internazionali per il trasporto delle merci (CIM)
e dei viaggiatori e bagagli (CIV) per ferrovia
firmate a Berna il 7 febbraio 1970**

I Plenipotenziari sottoscritti

si sono accordati sulle disposizioni seguenti:

I

1° Allo scopo di rendere obbligatorie per l'utente, secondo il diritto del Regno Unito di Gran Bretagna ed Irlanda del Nord, le prescrizioni delle Convenzioni del 1970 per ciò che concerne le linee delle parti territoriali di Stati non firmatari o non aderenti, il Governo del Regno Unito, in deroga alle disposizioni di queste Convenzioni, è autorizzato ad inserire, per il traffico in provenienza dal Regno Unito, un riferimento al presente Protocollo addizionale nei moduli stampati della lettera di vettura (CIM), del biglietto internazionale e dello scontrino dei bagagli (CIV).

2° Tenuto conto del fatto che nel Regno Unito, la legislazione relativa ai trasporti non comporta alcun obbligo di pubblicare le tariffe, nè di applicarle in modo uniforme nei confronti degli utenti, è ammesso che:

a. le disposizioni della CIM non si applicano nel Regno Unito se esse comportano l'obbligo di pubblicare le tariffe e di applicarle in modo uniforme nei confronti degli utenti;

b. le tasse di porto e le spese accessorie che la ferrovia è autorizzata a percepire nel Regno Unito sono ivi applicabili al traffico internazionale sottoposto alla CIM.

3° Fino alla conclusione ed all'entrata in vigore di una appendice speciale all'Allegato I alla CIM contenente prescrizioni derogatorie relative al traffico ferroviario-marittimo delle materie pericolose tra il Continente e il Regno Unito, le materie pericolose che saranno trasportate sotto il regime della CIM, a destinazione od in provenienza dal Regno Unito, devono soddisfare alle prescrizioni dell'Allegato I e, inoltre, alle condizioni del Regno Unito per quello che concerne i suoi regolamenti ferroviari e marittimi per il trasporto delle materie pericolose.

II

1° Allo scopo di rendere obbligatorie per l'utente, secondo il diritto dell'Irlanda, le prescrizioni delle Convenzioni del 1970 per ciò che concerne le linee delle parti territoriali di Stati non firmatari o non aderenti, il Governo d'Irlanda, in deroga alle disposizioni di queste Convenzioni, è autorizzato ad inserire, per il traffico in provenienza dall'Irlanda, un riferimento al presente Protocollo addizionale nei moduli stampati della lettera di vettura (CIM), del biglietto internazionale e dello scontrino dei bagagli (CIV).

2° Tenuto conto del fatto che in Irlanda, la legislazione relativa ai trasporti non comporta alcun obbligo di pubblicare le tariffe, nè di applicarle in modo uniforme nei confronti degli utenti, è ammesso che:

a. le disposizioni della CIM non si applicano all'Irlanda se esse comportano l'obbligo di pubblicare le tariffe e di applicarle in modo uniforme nei confronti degli utenti;

b. le tasse di porto e le spese accessorie che la ferrovia è autorizzata a percepire in Irlanda sono ivi applicabili al traffico internazionale sottoposto alla CIM.

3° Fino alla conclusione ed all'entrata in vigore di una Appendice speciale all'Allegato I alla CIM contenente prescrizioni derogatorie relative al traffico ferroviario-marittimo delle materie pericolose tra il Continente e l'Irlanda, le materie pericolose che saranno trasportate sotto il regime della CIM, a destinazione od in provenienza dall'Irlanda, devono soddisfare alle prescrizioni dell'Allegato I e, inoltre, alle condizioni dell'Irlanda per quello che concerne i suoi regolamenti ferroviari e marittimi per il trasporto delle materie pericolose.

III

Le disposizioni delle Convenzioni CIM e CIV non potranno prevalere su quelle che determinati Stati saranno indotti ad emanare, nel traffico reciproco, in applicazione di Trattati quali i Trattati relativi alla Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio ed alla Comunità Economica Europea.

IV

Il presente Protocollo, che completa le Convenzioni del 1970, resta aperto alla firma fino al 30 aprile 1970.

Esso deve essere ratificato.

Gli Stati che non avranno firmato il presente Protocollo prima di questa data e gli Stati partecipanti alle Convenzioni sopra contemplate in appli-

cazione dell'articolo 67 della CIM e dell'articolo 62 della CIV del 1970 possono aderire al presente Protocollo a mezzo notifica.

Lo strumento della ratifica o la notifica dell'adesione sarà depositato presso il Governo svizzero.

In fede di che, i Plenipotenziari sotto indicati muniti dei loro pieni poteri che sono stati trovati in buona e debita forma, hanno firmato il presente Protocollo.

Fatto a Berna, il sette febbraio millenovecentosettanta, in un solo esemplare, che resterà depositato negli Archivi della Confederazione svizzera e cui copia autentica sarà rimessa a ciascuna delle Parti.

(Seguono firme)

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

I Plenipotenziari sottoscritti,

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

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

ed hanno concordato i seguenti articoli:

Articolo 1

Campo di applicazione

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

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

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

§ 2. — Al momento della firma della presente Convenzione o del deposito dello strumento di ratifica o di adesione, ogni Stato contraente potrà

dichiarare di riservarsi il diritto di non applicare la presente Convenzione ai viaggiatori vittime di incidenti sopravvenuti sul proprio territorio, allorchè questi viaggiatori siano suoi cittadini o persone aventi in detto Stato la loro residenza abituale.

Articolo 2

Limiti della responsabilità

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

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

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

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

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

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

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

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

Articolo 3

Risarcimento danni in caso di morte del viaggiatore

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

a. le spese necessarie conseguenti al decesso, in particolare quelle per il trasporto della salma, di inumazione e di cremazione;

b. se la morte non è sopravvenuta immediatamente, il risarcimento stabilito dall'articolo 4.

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

Articolo 4

Risarcimento danni in caso di ferimento del viaggiatore

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

a. le spese necessarie, in particolare quelle di cura e di trasporto;

b. la ripartizione del danno causato, sia per l'incapacità lavorativa totale o parziale, sia per l'accrescimento dei bisogni.

Articolo 5

Risarcimento di altri danni

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

Articolo 6

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

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

§ 2. — L'ammontare del risarcimento da corrispondere in virtù del disposto del § 1 viene determinato in base al diritto nazionale. Tuttavia, per l'applicazione della presente Convenzione, viene fissato un limite massimo di fr. 200 000.— in capitale od in rendita annuale corrispondente a tale capitale, per ciascun viaggiatore, nel caso in cui il diritto nazionale preveda un limite massimo d'ammontare inferiore.

Articolo 7

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

Quando, in virtù delle disposizioni della presente Convenzione, è posto a carico della ferrovia il risarcimento dei danni per avaria o per perdita totale o parziale degli oggetti che il viaggiatore vittima di un incidente aveva sia su di sé, sia con sé come colli a mano, ivi compresi gli animali, il risarcimento può essere richiesto fino a concorrenza di fr. 2 000.— per viaggiatore.

Articolo 8

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

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

Articolo 9

Interessi e restituzione delle indennità

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

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

Articolo 10

Divieto di limitare la responsabilità

Sono nulli di pieno diritto le disposizioni tariffarie e gli accordi particolari conclusi tra la ferrovia ed il viaggiatore, tendenti ad esonerare preventivamente, in tutto od in parte, la ferrovia dalla sua responsabilità in virtù della presente Convenzione, o che hanno per effetto l'inversione dell'onere della prova che incombe sulla ferrovia, o che fissano limiti inferiori a quelli stabiliti dall'articolo 6 § 2 e dall'articolo 7. Tale nullità non comporta tuttavia la nullità del contratto di trasporto, il quale resta soggetto alle disposizioni della CIV e della presente Convenzione.

Articolo 11

Responsabilità della ferrovia per i suoi agenti

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

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

Articolo 12

Esercizio di azioni non previste dalla presente Convenzione

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

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

Articolo 13

Reclami amministrativi

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

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

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

Articolo 14

Ferrovia contro la quale può essere esercitata l'azione giudiziaria

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

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

Articolo 15

Competenza

Le azioni giudiziarie fondate sulla presente Convenzione possono essere promosse soltanto davanti al giudice competente dello Stato sul territorio

del quale si è verificato l'incidente del viaggiatore, salvo che non sia diversamente stabilito dagli accordi fra gli Stati o negli atti di concessione.

Articolo 16

Estinzione delle azioni

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

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

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

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

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

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

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

Articolo 17

Prescrizione delle azioni

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

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

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

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

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

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

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

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

Articolo 18

Diritto nazionale

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

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

Articolo 19

Regole generali di procedura

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

Articolo 20

Esecuzione delle sentenze. Cauzioni

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

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

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

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

Articolo 21

Unità monetaria

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

Articolo 22

Trasporti misti

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

§ 2. — Tuttavia, se i veicoli ferroviari sono trasportati su ferry-boat, la presente Convenzione è applicabile ai danni previsti all'articolo 2 § 1 e causati da un incidente che sia in relazione con l'esercizio ferroviario e sopravvenga durante la permanenza del viaggiatore in detti veicoli, od al momento in cui egli vi entra o ne esce.

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

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

Articolo 23

Responsabilità in caso di incidenti nucleari

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

Articolo 24

Firma

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

Articolo 25

Ratifica ed entrata in vigore

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

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

Articolo 26

Adesione

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

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

Articolo 27

Durata e revisione

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

Articolo 28

Testi della Convenzione. Traduzioni ufficiali

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

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

In caso di divergenza fa fede il testo francese.

In fede di che, i Plenipotenziari sotto indicati, muniti dei loro pieni poteri che sono stati trovati in buona e debita forma, hanno firmato la presente Convenzione.

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

Protocollo A
redatto dalla Conferenza straordinaria riunitasi per designare
i membri del Comitato amministrativo dell'Ufficio Centrale
dei trasporti internazionali per ferrovia e per adottare una
Convenzione addizionale alla Convenzione internazionale per
il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per ferrovia (CIV)
del 25 febbraio 1961, relativa alla responsabilità della ferrovia
per la morte ed il ferimento di viaggiatori

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

I Plenipotenziari sottoscritti,

hanno convenuto su ciò che segue:

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

viene deciso

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

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

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

Esso entra in vigore, a titolo provvisorio, il 1° marzo 1966. Per quanto concerne la sua ratifica e la sua entrata in vigore definitiva, sono applicabili,

per analogia, le disposizioni degli articoli 66 e 69 § 2 della CIM e degli articoli 65 e 68 § 2 della CIV.

In fede di che, i Plenipotenziari sottoindicati, muniti dei loro pieni poteri che sono stati trovati in buona e debita forma, hanno firmato il presente Protocollo.

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

Protocollo B
redatto dalla Conferenza straordinaria riunitasi per designare
i membri del Comitato amministrativo dell'Ufficio Centrale
dei trasporti internazionali per ferrovia e per adottare una
Convenzione addizionale alla Convenzione internazionale per
il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per ferrovia (CIV)
del 25 febbraio 1961, relativa alla responsabilità della ferrovia
per la morte ed il ferimento di viaggiatori

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

I Plenipotenziari sottoscritti,

hanno convenuto su ciò che segue:

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

viene deciso

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

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

Esso deve essere ratificato.

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

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

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

In fed di che, i Plenipotenziari sottoindicati, muniti dei loro pieni poteri che sono stati trovati in buona e debita forma hanno firmato il presente Protocollo.

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

Protocollo I
redatto dalla Conferenza diplomatica riunitasi in previsione
dell'entrata in vigore della Convenzione addizionale alla
«Convenzione internazionale per il trasporto dei viaggiatori e
dei bagagli per ferrovia» (CIV) del 25 febbraio 1961, concernente
la responsabilità della ferrovia per la morte ed il ferimento
di viaggiatori, e del Protocollo B ad essa relativo, firmati a Berna
il 26 febbraio 1966

In applicazione dell'articolo 25 della Convenzione addizionale alla Convenzione internazionale per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per ferrovia (CIV) del 25 febbraio 1961, concernente la responsabilità della ferrovia per la morte ed il ferimento di viaggiatori, firmata a Berna il 26 febbraio 1966, e conclusa tra

l'Algeria, l'Austria, il Belgio, la Bulgaria, la Cecoslovacchia, la Danimarca, la Finlandia, la Francia, l'Irak, l'Italia, la Jugoslavia, il Libano, il Liechtenstein, il Lussemburgo, il Marocco, la Norvegia, l'Olanda, la Polonia, il Portogallo, la Romania, la Siria, la Spagna, la Svizzera, la Tunisia e la Turchia

e a seguito dell'invito rivolto dal Consiglio federale svizzero agli Stati contraenti, i Plenipotenziari sottoscritti si sono riuniti a Berna nei giorni 20, 21 e 22 ottobre 1971.

Dopo essersi comunicati i loro pieni poteri, trovati in buona e debita forma, essi hanno preso atto della dichiarazione del Governo svizzero ai sensi della quale gli strumenti di ratifica, riconosciuti in base ad esame esatti e concordanti, sono stati depositati presso il Governo della Confederazione Svizzera, da parte degli Stati seguenti e alle date qui appresso indicate:

1. Cecoslovacchia	14.11.1966
2. Danimarca	23. 2.1967
3. Olanda	9. 5.1967
4. Jugoslavia	17. 7.1967
5. Spagna	4. 8.1967
6. Liechtenstein	5.10.1967
7. Francia	8. 2.1968
8. Belgio	14.10.1968

9. Siria	9.12.1968
10. Svizzera	21. 1.1969
11. Austria	2. 7.1969
12. Lussemburgo	20. 5.1970
13. Turchia	17. 7.1970
14. Finlandia	28. 8.1970
15. Polonia	25. 2.1971

e gli Stati seguenti hanno aderito alla Convenzione addizionale, conformemente all'articolo 26 della medesima alle date qui appresso indicate:

1. Irak	26.10.1968
2. Algeria	30.10.1969

La Conferenza, avendo constatato che 15 Stati hanno depositato gli strumenti di ratifica presso il Governo svizzero e che 2 Stati hanno aderito a questa Convenzione, ha approvato le disposizioni seguenti:

1° La Convenzione addizionale alla Convenzione internazionale per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per ferrovia (CIV) del 25 febbraio 1961, relativa alla responsabilità della ferrovia per la morte ed il ferimento di viaggiatori, firmata a Berna il 26 febbraio 1966, entra in vigore il

2° Conformemente all'alinea 5 punto 2 del Protocollo B del 26 febbraio 1966, questo Protocollo entra in vigore sei mesi prima della data prevista per l'entrata in vigore della Convenzione addizionale, cioè il 1° luglio 1972.

Per gli Stati che depositano i loro strumenti di ratifica dopo il 1° novembre 1972, la Convenzione è applicabile solo a decorrere dal 1° giorno del secondo mese successivo a quello nel corso del quale il Governo svizzero avrà notificato tale deposito ai Governi degli Stati contraenti.

Il presente Protocollo resta aperto alla firma fino al 31 dicembre 1971.

In fede di che, i Plenipotenziari hanno redatto e firmato il presente Protocollo.

Fatto a Berna, il ventidue (eventualmente ventitrè) ottobre millenovecentosettantuno in un solo esemplare che resterà depositato negli Archivi della Confederazione Elvetica e di cui una copia autentica sarà rimessa a ciascuna delle parti.

Protocollo II
redatto dalla Conferenza diplomatica riunitasi in previsione
dell'entrata in vigore del Protocollo A del 26 febbraio
1966 concernente l'aumento del numero dei membri del Comitato
amministrativo dell'Ufficio centrale dei trasporti internazionali
per ferrovia

Conformemente al Protocollo A redatto dalla Conferenza straordinaria riunitasi allo scopo di designare i membri del Comitato amministrativo dell'Ufficio centrale dei trasporti internazionali per ferrovia e di adottare una Convenzione addizionale alla Convenzione internazionale per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per ferrovia (CIV) del 25 febbraio 1961, relativa alla responsabilità della ferrovia per la morte ed il ferimento di viaggiatori, Protocollo concluso tra

l'Austria, il Belgio, la Bulgaria, la Cecoslovacchia, la Danimarca, la Finlandia, la Francia, l'Irak, l'Italia, la Jugoslavia, il Libano, il Liechtenstein, il Lussemburgo, il Marocco, la Norvegia, l'Olanda, la Polonia, il Portogallo, il Regno Unito, la Romania, la Siria, la Spagna, la Svezia, la Svizzera, la Tunisia, la Turchia e l'Ungheria

e a seguito dell'invito rivolto dal Consiglio federale svizzero agli Stati contraenti, i Plenipotenziari sottoscritti si sono riuniti nei giorni 20, 21 e 22 ottobre 1971 a Berna.

Dopo essersi comunicati i loro pieni poteri, trovati in buona e debita forma, essi hanno preso atto della dichiarazione del Governo svizzero ai sensi della quale gli strumenti di ratifica del Protocollo A del 26 febbraio 1966, riconosciuti in base ad esame esatti e concordanti, erano stati depositati presso il Governo della Confederazione Svizzera dagli Stati seguenti e alle date qui appresso indicate:

1. Svezia	18. 7.1966
2. Cecoslovacchia	14.11.1966
3. Danimarca	23. 2.1967
4. Olanda	9. 5.1967
5. Jugoslavia	17. 7.1967
6. Spagna	4. 8.1967
7. Liechtenstein	5.10.1967
8. Belgio	14.10.1968

9. Siria	9.12.1968
10. Svizzera	21. 1.1969
11. Regno Unito	10. 6.1969
12. Austria	2. 7.1969
13. Francia	11. 3.1970
14. Lussemburgo	20. 5.1970
15. Finlandia	30.12.1970
16. Polonia	25. 2.1971
17. Turchia	5. 5.1971

ed il seguente Stato aveva, conformemente agli articoli 67 della CIM e 66 della CIV, aderito a detto Protocollo alla data qui appresso indicata:

1. Irak	31. 3.1969
-------------------	------------

La Conferenza, constatato che più di 15 Stati hanno depositato i loro strumenti di ratifica presso il Governo svizzero e che uno Stato aveva aderito al Protocollo A del 26 febbraio 1966, ha approvato le disposizioni seguenti:

Il Protocollo A firmato a Berna il 26 febbraio 1966, messo provvisoriamente in vigore il 1° marzo 1966 dalla Conferenza straordinaria di febbraio 1966 e concernente la modifica dell'articolo 1 § 2 lettera *a* degli Allegati V della CIM e II della CIV del 25 febbraio 1961 (aumento del numero dei membri del Comitato amministrativo da nove a undici), entrerà in vigore il 1° gennaio 1972.

Per gli Stati che depositeranno i loro strumenti di ratifica dopo il 23 ottobre 1971 presso il Governo svizzero, il Protocollo A del 26 febbraio 1966 entra in vigore il giorno in cui il Governo svizzero notifica tale deposito ai Governi degli Stati contraenti.

Il presente Protocollo resta aperto alla firma fino al 31 dicembre 1971.

In fede di che, i Plenipotenziari hanno redatto e firmato il presente Protocollo.

Fatto a Berna il ventidue (eventualmente ventitrè) ottobre millenovecentosettantuno, in un solo esemplare, che resterà depositato negli Archivi della Confederazione Svizzera e di cui una copia autentica sarà rimessa a ciascuna delle Parti.

Protocollo
concernente le contribuzioni alle spese dell'Ufficio centrale
degli Stati partecipanti alle Convenzioni internazionali
del 25 febbraio 1961 per il trasporto delle merci (CIM) e
dei viaggiatori e dei bagagli (CIV) per ferrovia, firmato a Berna
il 7 febbraio 1970

In occasione della settima Conferenza di revisione delle Convenzioni internazionali per il trasporto per ferrovia delle merci (CIM) e dei viaggiatori e dei bagagli (CIV) del 25 febbraio 1961, alle quali sono Stati contraenti:

l'Algeria, l'Austria, il Belgio, la Bulgaria, la Cecoslovacchia, la Danimarca, la Finlandia, la Francia, la Grecia, l'Irak, l'Iran, l'Irlanda, l'Italia, la Jugoslavia, il Liechtenstein, il Lussemburgo, il Marocco, la Norvegia, i Paesi Bassi, la Polonia, il Portogallo, il Regno Unito, la Romania, la Siria, la Spagna, la Svezia, la Svizzera, la Tunisia, la Turchia, l'Ungheria.

I Plenipotenziari sottoscritti hanno convenuto su ciò che segue:

avendo constatato che malgrado la politica di economie seguita dall'Ufficio centrale, i tassi chilometrici massimali fissati nell'Allegato V della CIM e nell'Allegato II della CIV per calcolare le quote contributive degli Stati alle spese dell'Ufficio Centrale, aumentati dal contributo complementare annuo concesso per decisione della Conferenza diplomatica tenuta a Berna dal 27 al 29 aprile 1964, non sono più sufficienti a coprire le spese d'amministrazione dell'Ufficio centrale,

viene deciso

- di prevedere un nuovo contributo complementare annuo di franchi oro 1,20 per chilometro per la CIM e la CIV;
- d'autorizzare il Comitato amministrativo a determinare, per la prima volta nel 1971, all'atto dell'approvazione dei conti annuali spettanti all'esercizio 1970, le quote contributive degli Stati contraenti in funzione dei tassi chilometrici massimali fissati nelle Convenzioni CIM e CIV del 25 febbraio 1961, del *Protocollo B* del 29 aprile 1964 e dei contributi complementari specificati nel presente *Protocollo*.

Il presente *Protocollo* resta aperto alla firma fino al 30 aprile 1970.

In fede di che, i Plenipotenziari sotto indicati, muniti dei loro pieni poteri che sono stati trovati in buona e debita forma, hanno redatto e firmato il presente *Protocollo*.

Fatto a Berna, il sette febbraio millenovecentosettanta, in un solo esemplare, che resterà depositato negli Archivi della Confederazione Svizzera e di cui una copia autentica sarà rimessa a ciascuna delle Parti.

Atto finale
della settima Conferenza di revisione delle Convenzioni
internazionali per il trasporto delle merci (CIM) e dei viaggiatori
e dei bagagli (CIV) per ferrovia

(Estratto)

I Delegati hanno inoltre constatato che la Conferenza aveva dato mandato all'Ufficio centrale dei trasporti internazionali per ferrovia:

- di studiare la possibilità di riunire i testi del trattato CIV e della Convenzione addizionale alla CIV, al fine di creare una regolamentazione completa ed uniforme per il trasporto dei viaggiatori per ferrovia, analoga a quella per gli altri modi di trasporto:
- di proseguire i lavori intrapresi fino ad oggi in vista di semplificare le disposizioni delle Convenzioni CIM e CIV, modificando la struttura di dette Convenzioni e, in particolare, la loro sistematica.

La Conferenza ha preso atto di una dichiarazione del Delegato del Marocco ai sensi della quale questo Paese desidera che l'Ufficio centrale faccia in modo che i collegamenti marittimi tra il Marocco e la Spagna, l'Algeria e la Francia e la Tunisia e l'Italia siano realizzati al più presto possibile.

Infine, la Conferenza ha convenuto di soprassedere ad ogni decisione sulla questione costituente l'oggetto del capitolo I del Protocollo addizionale del 25 febbraio 1961. Essa chiede al Governo svizzero di fare il necessario affinché, tenuto conto delle deliberazioni della Conferenza, una decisione su detta questione sia presa in tempo utile dagli Stati contraenti.

In fede di che, il presente Atto finale è stato firmato.

Fatto a Berna, il sette febbraio millenovecentosettanta, in un solo esemplare, che resterà depositato negli Archivi della Confederazione Svizzera e di cui una copia autentica sarà trasmessa a ciascuno dei Governi rappresentati in detta Conferenza.

(Seguono le firme)

**Messaggio del Consiglio federale all'Assemblea federale concernente l'approvazione delle
Convenzioni internazionali per il trasporto delle merci (CIM), dei viaggiatori e dei bagagli
(CIV) per ferrovia (Del 20 ottobre 1971)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1971
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	53
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	11069
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	31.12.1971
Date	
Data	
Seite	1537-1693
Page	
Pagina	
Ref. No	10 110 493

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.