

## CONDIZIONI GENERALI PER IL TRASPORTO DELLE MERCI PER FERROVIA (CG)

### Art. 1 - Scopo e campo di applicazione

Le presenti "Condizioni Generali" (CG) regolano l'esecuzione dei trasporti di merci effettuati da Mercitalia Rail S.r.l., in qualità di trasportatore, a titolo oneroso, in ambito nazionale ed internazionale.

Esse, unitamente ai documenti a complemento, trovano applicazione per quanto non disposto dagli accordi cliente e dai relativi allegati tecnico-economici.

Trovano, altresì, applicazione tutte le disposizioni cogenti di legge, fra le quali le seguenti:

- le "Regole Uniformi riguardanti il contratto di trasporto internazionale ferroviario delle merci" (Regole Uniformi CIM) – Appendice B alla "Convenzione relativa al trasporto ferroviario internazionale" (COTIF) 1999;
- se ed in quanto applicabili, le norme del "Regolamento concernente il trasporto internazionale di merci pericolose per ferrovia" (RID) - Appendice C alla COTIF 1999;
- se ed in quanto applicabili, le norme delle "Regole uniformi sui contratti di utilizzazione dei veicoli nel traffico internazionale ferroviario" (CUV) - Appendice D alla COTIF 1999.

Le eventuali deroghe previste dall'accordo cliente sono efficaci solo ed esclusivamente nell'ipotesi in cui si riferiscano a disposizioni per le quali le presenti CG ammettono espressamente una diversa disposizione contrattuale.

### Art. 2 - Definizioni

I seguenti termini ed espressioni hanno nelle presenti Condizioni Generali il significato di seguito indicato:

- a) *accordo cliente*: il contratto di trasporto a titolo oneroso concluso tra il trasportatore ed il cliente che disciplina per un periodo di tempo determinato uno o più trasporti;
- b) *cliente*: la persona fisica o giuridica che stipula l'accordo cliente con il trasportatore incaricandolo di effettuare il relativo servizio di trasporto;
- c) *mittente*: la persona fisica o giuridica indicata in lettera di vettura (cliente o suo rappresentante) con cui il trasportatore conclude il contratto di trasporto;
- d) *destinatario*: la persona fisica o giuridica indicata in lettera di vettura cui è destinato il trasporto;
- e) *detentore*: la persona o il soggetto giuridico proprietario del carro o che fruisce del diritto di disporre del carro medesimo, che lo gestisce come mezzo di trasporto ed è iscritto in qualità di detentore del carro nel registro ufficiale corrispondente dei veicoli (NVR);
- f) *HLR*: l'orario limite entro cui il cliente deve aver terminato l'operazione di carico e consegnato il trasporto al trasportatore sul punto di presa e consegna indicato nell'allegato tecnico-economico dell'accordo cliente, insieme a tutti i documenti che devono accompagnare il trasporto;
- g) *MAD*: l'orario limite entro cui il trasporto deve essere messo a disposizione dal vettore nel punto di presa e consegna per lo scarico della merce, indicato nell'allegato tecnico-economico dell'accordo cliente;
- h) *LDV*: il documento di trasporto per le merci e per i veicoli utilizzati come mezzo di trasporto comprovante il trasporto stesso, compilato dal mittente, denominato

"lettera di vettura elettronica/lettera di vettura", registrato su supporto elettronico/cartaceo;

- i) *SRM*: Soggetto Responsabile della Manutenzione di un veicolo ferroviario ai sensi del Regolamento UE 445/2011 ovvero ECM - *Entity in Charge of Maintenance* sul testo inglese, registrato in quanto tale nel NVR;
- j) *trasportatore*: il trasportatore "contrattuale" (Mercitalia Rail) con il quale il cliente ha concluso l'accordo cliente.

### Art. 3 - Disciplina del rapporto - Norme di rinvio

3.1 I trasporti ferroviari di merci possono essere effettuati dopo la sottoscrizione di un accordo cliente.

Nelle more della formalizzazione di quest'ultimo, si applicano in ogni caso le presenti CG, previa sottoscrizione da parte del cliente delle "Dichiarazioni" annesse alla offerta commerciale condivisa tra le parti.

Salvo diverso accordo tra le parti, l'accordo cliente è concluso:

- con la forma della corrispondenza commerciale;
- quando il trasportatore riceve la comunicazione di accettazione da parte del cliente della proposta contrattuale.

Per la formalizzazione degli atti di cui sopra è ammesso l'utilizzo della modalità elettronica, nel rispetto della normativa vigente in materia (firma elettronica qualificata).

3.2 Il contratto di trasporto concluso tra Mercitalia Rail e il cliente è disciplinato dai seguenti documenti, in ordine di priorità:

- l'accordo cliente ed i relativi allegati tecnico-economici, comunque denominati;
  - le presenti CG;
  - i seguenti ulteriori documenti a complemento delle presenti CG:
    - "Prodotti"
    - "Listino Prezzi"
- consultabili sul sito [www.mercitaliarail.it](http://www.mercitaliarail.it);
- il GCU/CUU/AVV (*General Contract of Use for Wagons/Contrat Uniforme d'Utilisation des wagons, Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen*) edizione vigente, laddove applicabile;
  - il Codice Civile (c.c.), a meno che il contratto di trasporto, ai sensi dell'accordo cliente, non sia disciplinato da un diritto diverso da quello italiano.

### Art. 4 - Merci escluse

Mercitalia Rail non accetta al trasporto:

- a. merci che per dimensioni, peso od altra causa, non si prestano ad essere trasportate per mancanza di impianti o di veicoli adatti;
- b. merci il cui trasporto è vietato per disposizioni di legge o misure di ordine pubblico;
- c. merci pericolose la cui esclusione è prevista dal RID;
- d. feretri e resti umani;
- e. animali.

### Art. 5 - Legge applicabile e Foro

Per i trasporti in ambito nazionale, salva diversa previsione nell'accordo cliente, trova applicazione il diritto italiano e la competenza giurisdizionale per le controversie comunque inerenti all'interpretazione e all'esecuzione del contratto di trasporto è devoluta al Foro di Roma.

Ai trasporti internazionali, per quanto concerne l'individuazione del foro competente trova applicazione l'art.

46 delle Regole Uniformi CIM – Appendice B alla Convenzione COTIF 1999.

Salva diversa previsione nell'accordo cliente, trova applicazione il diritto italiano per le controversie comunque inerenti all'interpretazione e all'esecuzione del contratto di trasporto.

Non è ammessa la competenza arbitrale.

#### **Art. 6 - Spese di contratto, di registro ed accessorie a carico del cliente**

Salva diversa previsione contrattuale, sono a carico del cliente le eventuali spese di bollo e di registro della copia del contratto e dei documenti allegati.

Sono inoltre a carico del cliente tutte le spese di bollo inerenti agli ulteriori atti eventualmente occorrenti per l'esecuzione del contratto di trasporto.

#### **Art. 7 - Garanzie finanziarie del trasporto**

Le garanzie finanziarie a carico del cliente per l'adempimento delle obbligazioni nascenti dal contratto di trasporto sono disciplinate dall'accordo cliente ed in mancanza dal documento "Listino Prezzi".

#### **Art. 8 - Lettera di vettura (LDV)**

##### **8.1 Generalità**

8.1.1 Fermo quanto previsto ai successivi punti 8.1.4 ed 8.1.6, ad integrazione degli artt. 6 e 7 delle Regole Uniformi CIM, la LDV deve essere redatta in formato elettronico da parte del mittente entro e non oltre l'HLR definito nell'accordo cliente, ovvero ove non previsto, entro l'ora di consegna della merce, e trasmessa utilizzando il software predisposto dal trasportatore nella propria area riservata del sito internet, alla voce "LDV".

Per ottenere l'abilitazione all'accesso all'area riservata, il mittente può rivolgersi all'assistenza cliente tramite call center n. tel. 199.141.141 oppure inviando un'e-mail a [callcenter@mercitaliarail.it](mailto:callcenter@mercitaliarail.it) indicando nome, cognome, ruolo aziendale, recapiti telefonici, indirizzo sede lavoro e di posta elettronica.

Nel caso in cui si avvalga della trasmissione elettronica diretta dei dati, il mittente dovrà rivolgersi alla suddetta struttura per concordare le modalità di attivazione della procedura.

8.1.2 Per ogni trasporto deve essere trasmessa dal mittente una LDV.

La LDV può riguardare anche più carri, a condizione che sia presentata da un unico mittente per un unico destinatario.

In tal caso i carri devono essere messi a disposizione e caricati nello stesso impianto ferroviario per un unico impianto ferroviario di arrivo.

Il mittente dovrà inoltre compilare la distinta carri secondo quanto riportato nell'Annex 5 alla "Guida alla LdV-CIM" del Comitato internazionale dei trasporti ferroviari - CIT [rif. parte B-par. 4 della "Guide Lettre de Voiture CIM". "www.cit-rail.org"], nonché aggiungere le altre indicazioni richieste dal trasportatore.

L'utilizzo di un'unica LDV per più carri deve essere inoltre preventivamente autorizzata da tutte le Imprese Ferroviarie eventualmente partecipanti al trasporto.

8.1.3 Il mittente è responsabile dei dati trasmessi, ivi compresi quelli relativi alla natura della merce, al tipo di imballaggio, alla quantità, alle marche e ai relativi numeri dei colli, nonché al peso lordo complessivo della merce oggetto del trasporto.

8.1.4 In mancanza di firma elettronica qualificata secondo la procedura concordata con il trasportatore, ancorché in

presenza di trasmissione elettronica diretta dei dati ovvero di compilazione via web della LDV, il mittente dovrà provvedere alla sottoscrizione ed alla presentazione della copia cartacea della stessa, in originale.

8.1.5 Qualora specifiche disposizioni di legge, o accordi tra il cliente ed il trasportatore, prevedano che per ogni singolo carro in composizione ad un trasporto a treno completo o a gruppi di carri, debba essere rilasciata una distinta LDV, ciascuna di esse dovrà prevedere esplicito riferimento all'insieme del trasporto.

8.1.6 In caso di utilizzo da parte del mittente, in virtù di specifico accordo con il trasportatore o per altre specifiche ragioni, di una LDV in formato cartaceo, redatta secondo il modello uniforme pubblicato sul sito internet del trasportatore e da presentare alla Gestione Merci di pertinenza prima dell'inizio del carico, il trasportatore si riserva la facoltà di addebitare al mittente stesso le spese supplementari sostenute per la relativa trasformazione in LDV elettronica, determinate, salvo diverso accordo, ai sensi del "Listino prezzi".

##### **8.2 Struttura e caratteri della LDV**

8.2.1 Per i trasporti nazionali ed internazionali eseguiti dal trasportatore deve essere utilizzato il modello uniforme di LDV disponibile sul sito internet del trasportatore.

Per i trasporti eseguiti in Italia da più vettori in virtù del medesimo accordo di trasporto o includenti una terminalizzazione su gomma, il trasportatore può stabilire LDV specifiche.

8.2.2 Il duplicato della LDV cartacea non è rilasciato con la clausola «all'ordine».

##### **8.3 Compilazione della LDV**

8.3.1 La LDV deve essere compilata dal mittente nelle parti di propria competenza secondo le indicazioni e modalità descritte, oltre che dall'art. 7 delle Regole Uniformi CIM, nella "Guida alla Lettera di Vettura CIM" del CIT.

Nel caso di discordanze fra diverse versioni della LDV fa fede:

- l'ultima trasmessa in formato elettronico dal cliente e dal trasportatore in relazione ai dati di propria competenza, ciascuna certificata dalla firma elettronica qualificata;
- l'originale in caso di utilizzo della LDV cartacea.

8.3.2 In ogni caso il mittente è obbligato, per il trasporto di esplosivi e materie radioattive, ad indicare in LDV, separatamente, il peso degli esplosivi o delle materie radioattive e il peso delle altre merci; restano fermi i divieti di con carico di cui al RID, qualora oltre agli esplosivi o alle materie radioattive siano caricate sul/i medesimo/i carro/i altre merci.

##### **8.4 Allegati alla LDV**

Ad integrazione dell'art. 15 delle Regole Uniformi CIM, i documenti allegati alla LDV devono riguardare unicamente le merci indicate nella stessa ed essere funzionali all'esecuzione del trasporto.

Il trasportatore non è responsabile di documenti allegati alla LDV diversi da quelli previsti al presente paragrafo.

I documenti che in base alla vigente legislazione devono seguire il trasporto obbligatoriamente in formato cartaceo, devono essere consegnati dal mittente al trasportatore entro e non oltre l'HLR stabilita nell'accordo cliente ovvero, ove non previsto, entro l'ora di consegna della merce.

## **8.5 Accettazione del trasporto - Incomplete o inesatte dichiarazioni in LDV**

8.5.1 Il trasporto si intende accettato dal trasportatore quando le condizioni sottoindicate siano integralmente soddisfatte:

- a. il mittente abbia, nel luogo, nel momento ed alle modalità convenute con il trasportatore, presentato la LDV ed eventuali documenti allegati, ed abbia consegnato la merce;
- b. il trasportatore abbia verificato:
  1. il contenuto della LDV e la sua congruità con le condizioni concordate nell'accordo cliente;
  2. per quanto riscontrabile mediante controlli visivi esterni la conformità e il rispetto delle condizioni di sicurezza del carico.

L'attività di verifica di cui al presente punto 8.5.1.lett. b rileva ai soli richiamati fini dell'accettazione del trasporto da parte del trasportatore, senza alcuna limitazione, anche parziale, della responsabilità del mittente per danni cagionati al trasportatore, alla merce o a terzi, derivanti dall'aver fatto sì che il veicolo, comprensivo del carico, risultasse non conforme alle condizioni di impiego richieste, affinché potesse essere utilizzato dal trasportatore in modo sicuro, come da successivo art. 11.3.

Il trasportatore ha il diritto di rifiutare il trasporto nel caso in cui non sia rispettata anche una sola delle suddette condizioni. In caso di rifiuto il cliente è tenuto a corrispondere al trasportatore le spese sostenute.

8.5.2 Il trasportatore, anche in corso di trasporto, ha la facoltà di procedere all'accertamento del peso, della quantità, della natura e dello stato della merce caricata.

Degli accertamenti eseguiti redige apposito verbale.

Il mancato utilizzo della facoltà predetta non vale a sollevare in alcun modo il mittente da responsabilità riguardo alla completezza e/o esattezza delle proprie dichiarazioni.

8.5.3 In tutti i casi di incomplete o inesatte dichiarazioni in LDV, il mittente sarà tenuto ad indennizzare il trasportatore ai sensi dell'art. 8 delle Regole Uniformi CIM.

### **Art. 9 - Carri utilizzati per il trasporto**

I carri utilizzati per il trasporto possono essere, secondo gli accordi tra le parti, messi a disposizione dal trasportatore o dal cliente.

#### **9.1 Carri messi a disposizione dal trasportatore**

9.1.1 Il trasportatore si impegna a mettere a disposizione del cliente dei carri ai quali risulta associato un SRM certificato secondo il Regolamento UE 445/2011 e conformi alle disposizioni dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) vigenti.

Il trasportatore fornisce i carri della tipologia richiesta dal cliente, compatibilmente alla loro disponibilità e sempre che le norme di carico ed il percorso impegnato ne consentano l'utilizzazione prevista.

In difetto, il trasportatore si riserva la facoltà di mettere a disposizione un tipo di carro diverso da quello richiesto, comunque soddisfacente la richiesta di trasporto del cliente e conforme ai requisiti normativi per la Sicurezza di Esercizio.

Il cliente che accetti un carro di altra tipologia rispetto a quello richiesto assume ogni responsabilità per danni che in conseguenza di tale scelta possano derivare alle merci trasportate.

Salva diversa previsione contrattuale, nessun risarcimento è dovuto dal trasportatore in conseguenza della mancata o

ritardata messa a disposizione dei carri per l'esecuzione del trasporto, salvi i casi di dolo o colpa grave.

9.1.2 Prima di iniziare le operazioni di carico, il cliente deve verificare che il materiale rotabile messo a disposizione non presenti difetti apparenti.

L'accettazione di un carro con avarie evidenti o non pulito deve essere dichiarata in LDV.

Qualora accetti un carro con avarie evidenti o non pulito, il cliente esonera dalla responsabilità il trasportatore per i conseguenti danni che derivano sia alla merce caricata che al materiale messo a disposizione.

A tal fine rilascia apposita dichiarazione liberatoria.

9.1.3 Il cliente è responsabile per tutti i danni ai carri causati dal cliente medesimo, o da terzi da lui incaricati, nel periodo in cui i carri sono nella sua disponibilità, ed è tenuto a darne comunicazione immediata al trasportatore.

Ai fini della sicurezza, il cliente è, altresì, tenuto ad informare il trasportatore di qualsiasi anomalia si sia verificata nel periodo di detenzione del carro.

9.1.4 L'accordo cliente determina le eventuali penalità da corrispondere al trasportatore in caso di ritardo nella riconsegna dei carri messi a disposizione per il trasporto. In mancanza trova applicazione quanto previsto nel documento "Listino Prezzi".

#### **9.2 Carri messi a disposizione dal cliente**

9.2.1 Il cliente è obbligato a mettere a disposizione carri il cui detentore abbia aderito al GCU/CUU/AVV, ovvero abbia concluso con il trasportatore altro accordo che garantisca le stesse condizioni previste dal GCU/CUU/AVV.

Qualora il cliente presenti un detentore del carro che non aderisce al GCU/CUU/AVV, è obbligato a fornire copia degli accordi validi per il detentore medesimo, da sottoporre ad un esame preventivo da parte del trasportatore, a garanzia del rispetto delle condizioni previste dal GCU/CUU/AVV stesso.

I carri messi a disposizione devono essere:

- marcati TEN o RIV o RIV-TEN
- conformi al RID, qualora adibiti al trasporto di merci pericolose
- autorizzati alla messa in servizio da una autorità nazionale per la sicurezza o, come disciplinato dall'art. 7 del GCU/CUU/AVV, da organismo equivalente
- ammessi alla circolazione su tutte le linee per le quali è stata programmata l'effettuazione dei treni
- in regola con il programma di manutenzione previsto all'atto dell'ammissione tecnica.

9.2.2 Fatto salvo quanto previsto al successivo punto 9.2.3 lett c), Il trasportatore non accetta carri che appartengono a gruppi e tipologie che il trasportatore medesimo ha escluso dai propri treni a seguito di Alert di sicurezza emessi dall' ANSF e dalle autorità preposte alla sicurezza ferroviaria degli Stati Membri dell'Unione Europea e della Svizzera o a seguito di provvedimenti restrittivi e cautelativi adottati per i propri veicoli, sulla base dei ritorni dall' esercizio, al fine di garantire la sicurezza del trasporto ferroviario per la parte di competenza.

9.2.3 A seconda degli accordi tra le parti, nel caso in cui il cliente metta a disposizione i carri per il trasporto, comunica preventivamente al "soggetto incaricato della gestione

operativa dei veicoli” individuato dal trasportatore, per ogni carro merci:

- a quale tipologia appartiene il veicolo utilizzato
- il soggetto responsabile della manutenzione (SRM) in conformità al Regolamento UE 445/2011
- il detentore associato nel Registro Nazionale Veicoli di uno Stato Membro dell’Unione Europea, della Svizzera o di uno stato firmatario della COTIF
- l’elenco delle officine utilizzate per la manutenzione.

Il cliente deve inoltre fornire evidenza al “soggetto incaricato della gestione operativa dei veicoli” di Mercitalia Rail:

- a) dell’adeguatezza delle caratteristiche del carro, nonché dei piani di manutenzione adottati, all’attuale profilo di esercizio dei carri messi a disposizione
- b) dell’adozione delle misure stabilite dalla task force ERA in materia di manutenzione dei carri merci (controlli EVIC e EWT) e contenute nel "*Final Report on the activities of the Task Force Freight Wagon Maintenance*" pubblicato sul sito Web ERA [www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu)
- c) dell’adozione da parte del Detentore/del SRM delle pertinenti misure cautelative nel caso di “Safety Alert” emessi dalle Autorità Nazionali preposte alla Sicurezza e/o nel caso di provvedimenti restrittivi e cautelativi adottati da Mercitalia Rail per i propri veicoli;
- d) dell’utilizzo per la manutenzione dei carri esclusivamente di officine certificate in conformità al Regolamento UE 445/2011
- e) del possesso di abilitazione ai sensi del Decreto ANSF n. 4/2012 da parte del personale di manutenzione che opera in Italia
- f) del possesso di qualifiche ai sensi delle Linee Guida ANSF n. 2/2012 da parte del personale che esegue i controlli non distruttivi (CND) in Italia.

9.2.4 Il trasportatore, prima di accettare il trasporto, verifica, tramite controllo esterno, che le condizioni dei carri siano idonee per il trasporto.

Il trasportatore esegue la verifica tecnica (secondo l’art. 7 Regolamento Circolazione Ferroviaria emanato con il summenzionato Decreto ANSF n. 4/2012) di un treno prima che sia immesso in circolazione sulla infrastruttura.

La verifica interessa gli organi di sicurezza dei veicoli in composizione al treno, nonché i carichi, le iscrizioni ed il rispetto della portata del carro e della sagoma limite.

Per l’esecuzione della visita tecnica utilizza proprie procedure di sicurezza e quanto stabilito dal Contratto Uniforme di Utilizzazione (GCU/CUU/AVV), in particolare dall’Allegato 9.

Nel caso in cui il carro sia ritenuto idoneo al trasporto ciò non può in alcun modo impegnare la responsabilità del trasportatore, salvo quando un danno sia causato da difetto di un organo interessante la sicurezza dell’esercizio ferroviario ed il cliente provi che fosse esistente all’atto della verifica stessa ed evidente nelle condizioni di verifica realizzate.

9.2.5 I carri che trasportano, o che hanno trasportato, merci pericolose sono accettati con le riserve ed alle condizioni dettate dalle leggi e dai regolamenti in vigore (tra gli altri, il RID).

9.2.6 L’eventuale stazionamento dei carri vuoti non riutilizzati immediatamente per un nuovo trasporto dopo lo scarico della merce, o che sia necessario porre in stato di fermo per avaria, è disciplinato da accordi particolari tra il cliente e la gestione merci di riferimento.

In difetto, il trasportatore provvederà allo stazionamento d’ufficio dei carri non riutilizzati per il trasporto ed addebiterà

in ogni caso al cliente l’importo così come determinato nel “Listino Prezzi”.

Il cliente resta comunque responsabile di ogni danno che la giacenza del carro possa arrecare alla sicurezza ed alla regolarità dell’esercizio, nonché di ogni spesa che il trasportatore dovesse sostenere per l’eventuale rimozione d’ufficio del carro.

9.2.7 Ai sensi dell’art. 1456 c.c. il trasportatore ha diritto di risolvere il contratto di trasporto nel caso i carri messi a disposizione dal cliente non soddisfino le condizioni ed i requisiti di cui al presente articolo.

## **Art. 10 - Termini di resa della merce - operazioni terminali del trasporto**

### **10.1 Termini di resa**

10.1.1 I termini di resa della merce sono indicati nell’ accordo cliente.

In difetto di accordo, si applicano in ogni caso le disposizioni dell’art. 16 delle Regole Uniformi CIM.

L’accordo cliente determina le eventuali penalità per tardata resa della merce dipendente da fatto e colpa del trasportatore. In mancanza trova applicazione l’art. 33 delle Regole Uniformi CIM.

10.1.2 Resta in ogni caso inteso che il termine di resa resta sospeso:

- nei giorni festivi indicati all’art. 7 del documento “Prodotti”, ivi compresi i giorni di sabato e le festività locali qualora interessino il luogo di partenza o di arrivo;
- per il tempo in cui lo stato del mare non consenta il traghettamento per i trasporti provenienti da o diretti alle isole maggiori;
- per il tempo necessario all’esecuzione delle formalità prescritte dalla Pubblica Autorità;
- per il tempo necessario all’esecuzione degli ordini ulteriori impartiti dal mittente ai sensi del successivo art. 18 ed a fornire le prestazioni occorrenti alla conservazione delle merci;
- per il tempo necessario all’esecuzione di riordini e/o trasbordi del carico e di accertamenti, comunque dipendenti da fatto od omissione del mittente;
- nel caso di impedimenti al trasporto o alla riconsegna.

10.1.3 Salva diversa previsione contrattuale, il trasportatore prevede termini di resa supplementari nei seguenti casi, elencati a titolo esemplificativo e non esaustivo:

- 12 ore per il traghettamento da e per la Sicilia;
- 24 ore per i trasporti diretti o provenienti da porti direttamente collegati con l’infrastruttura ferroviaria.

10.1.4 Il termine di resa si intende rispettato qualora le merci siano messe a disposizione del destinatario entro il tempo costituente il termine di resa di cui all’accordo cliente o determinato ai sensi del presente articolo delle CG.

### **10.2 Avviso arrivo merce - diritti del destinatario**

10.2.1 Le merci si considerano messe a disposizione del destinatario quando il trasportatore le abbia poste nel luogo convenuto con il cliente e abbia emesso l’avviso di arrivo merce, inteso come pubblicazione della MAD-C sul sito WEB.

Al fine della formale accettazione della merce, Il destinatario può avvalersi dell’apposita funzione elettronica, utilizzando il software predisposto dal trasportatore nella propria area riservata del sito internet, alla voce LDV secondo quanto previsto al precedente art. 8.1.1.

Con il pagamento delle eventuali spese gravanti sul trasporto, il destinatario è autorizzato al ritiro del trasporto e il trasportatore a fatturare il trasporto medesimo.

L'emissione dell'avviso di arrivo della merce come sopra disciplinato, rappresenta, quindi, il momento da cui decorrono i termini per il ritiro del trasporto e lo scarico delle merci, nonché della restituzione dei carri vuoti/ricaricati, ove previsto, secondo le modalità previste dall'accordo cliente e dai relativi allegati tecnico-economici, ed in mancanza dal doc. "Prodotti".

10.2.2 Qualora la messa a disposizione della merce non possa essere effettuata per fatto imputabile al destinatario, la merce stessa si considera in ogni caso messa a sua disposizione con la sola emissione dell'avviso di arrivo merce, fatto salvo quanto previsto dall'art. 17 § 2 delle Regole Uniformi CIM.

Qualora il destinatario, per fatto a lui imputabile, non provveda ad ultimare lo scarico delle merci e la rimessa a disposizione dei carri al trasportatore entro i termini contrattualmente previsti, trovano applicazione le penalità eventualmente stabilite dall'accordo cliente, ed in mancanza quanto stabilito dal "Listino Prezzi" per il caso di ingombro, fatto salvo, in tal caso, l'indennizzo di ulteriori spese e danni sopportati dal trasportatore per effetto di tale inadempimento.

#### **Art. 11 - Carico e scarico - Adempimenti ai fini dell'accettazione del trasporto**

##### **11.1 Responsabilità per il carico e scarico**

11.1.1 Ad integrazione di quanto stabilito dall'art. 13 delle Regole Uniformi CIM, e fatta salva una diversa previsione contrattuale nell'accordo cliente, è stabilito quanto segue:

- il carico e lo scarico avvengono sotto la responsabilità del mittente/destinatario, secondo le modalità previste dalle disposizioni vigenti (Norme di Carico) od in base alle istruzioni per il carico e lo scarico del trasportatore;
- il carico deve essere eseguito nel rispetto del limite di carico, con una ripartizione uniforme sul piano di carico e sugli assi del carro, in modo che sia garantita la sicurezza nei confronti dello spostamento anomalo del carico e del baricentro in senso longitudinale e/o trasversale durante il percorso, nonché del profilo limite per i carri scoperti;
- per il trasporto di autoveicoli e macchinari su ruote o cingoli il mittente, prima della partenza del trasporto, deve rilasciare dichiarazione scritta allo scopo di prevenire indebite eccedenze al profilo limite di carico, e/o accidentali aperture;
- la responsabilità della custodia delle merci e dei carri/autoveicoli durante le operazioni di carico/scarico grava sul mittente/destinatario.

In caso di necessità il mittente/destinatario chiederà al trasportatore le istruzioni per il carico e lo scarico.

Gli obblighi di custodia gravano sul trasportatore esclusivamente:

- dal momento in cui le merci e i carri/autoveicoli sono stati a lui affidati ed il mittente/destinatario non abbia accesso a questi;
- in fase di messa a disposizione del trasporto per lo scarico, dalla scadenza dei termini di ritiro del trasporto, fatto salvo quanto previsto ai sensi del precedente art. 10.2.2.

11.1.2 Il mittente è tenuto a completare il carico ed a consegnare il trasporto stesso al trasportatore (ivi inclusa la LDV) entro l'HLR definita nell'accordo cliente.

Qualora tale limite sia superato, trovano applicazione le penalità eventualmente stabilite dall'accordo cliente, fatto

salvo, in mancanza, l'indennizzo di spese e danni sopportati dal trasportatore per effetto di tale inadempimento.

##### **11.2 Sigilli**

Prima di ciascun invio, il mittente applica i sigilli ai carri chiusi secondo le specifiche di cui alla Appendice 1 alla "Guida al Trasporto Merci" del CIT (GTM-CIT), "*Checklist for Sealing Wagons, Photographs and explanatory notes to facilitate the sealing of wagons and UTI* ([www.cit-rail.org](http://www.cit-rail.org)), edizione vigente al momento della consegna del trasporto, quando ciò è previsto dalla legge, dalla normativa comunitaria o è stabilito dall'accordo cliente.

I requisiti tecnici minimi dei sigilli standard sono descritti nella Fiche UIC 426. Qualora il mittente applichi sigilli di qualità superiore (quali quelli usati per il trasporto marittimo, rif. norma ISO 17712, p.e. il bolt seal) non sono richiesti ulteriori sigilli standardizzati.

Il cliente applica in ogni caso i sigilli alle unità di trasporto intermodale coperte dopo il caricamento.

La tipologia, la marcatura ed il numero dei sigilli devono essere riportati in LDV a cura del mittente (CIM art. 7, par.2, alinea h). Qualora, per qualsiasi ragione, il trasportatore sia tenuto ad apporre a propria cura i sigilli mancanti o difettosi al carico, si riserva la facoltà di addebitare al cliente le relative spese, determinate forfettariamente come da documento "Listino Prezzi" richiamato al successivo art. 17.

Resta fermo in ogni caso quanto previsto dall'art. 8 §1 delle Regole Uniformi CIM in caso di omesse o erronee indicazioni in LDV in merito ai sigilli.

Nel caso in cui, secondo l'ordinaria diligenza, il trasportatore riscontri all'atto dell'accettazione del trasporto o nel corso dello stesso la mancanza, difettosità o comunque non conformità alle prescrizioni applicabili dei sigilli previsti, il trasportatore, fermo restando l'addebito di spese, costi ed oneri comunque sostenuti come sopra stabilito, darà seguito agli adempimenti a suo carico secondo quanto previsto dalla "*Guida al Trasporto Merci*" del CIT (GTM-CIT), edizione vigente ([www.cit-rail.org](http://www.cit-rail.org)).

In nessun caso il trasportatore risponderà di danni, avarie alle merci, e quant'altro possa anche da terzi essere preteso nei confronti del trasportatore stesso qualora i difetti o le mancanze dei sigilli non siano riscontrabili secondo il criterio dell'ordinaria diligenza, tenendo il mittente delle merci indenne e manlevando al riguardo il trasportatore.

##### **11.3 Verifiche e controlli del trasportatore**

Il trasportatore ha il diritto di controllare in qualsiasi momento il carico, le modalità di effettuazione del carico, il rispetto delle direttive di carico, la conformità del carico alle indicazioni in LDV, ed eventuali difetti e danni.

Tali controlli non implicano in alcun modo l'assunzione di qualsiasi responsabilità al riguardo da parte del trasportatore. Resta inteso che il mittente/destinatario assumono ogni responsabilità riguardo alla sicurezza dell'esercizio ferroviario, ed a eventuali danni e pregiudizi, che il trasportatore o terzi (inclusi i dipendenti ed agenti del mittente/destinatario) o il carico stesso (merce) dovessero subire comunque in connessione con difetti ed omissioni delle operazioni di carico/scarico e per la mancata osservanza delle relative direttive impartite dal trasportatore, esonerando e tenendo indenne al riguardo il trasportatore da pretese e richieste di terzi per danni alla merce o di altra natura, anche indiretti, verificatisi durante il trasporto e derivanti da una errata o difettosa modalità di carico od assicurazione

Qualora, in esito alle verifiche per l'accettazione del trasporto il trasportatore abbia rilevato il mancato rispetto del limite di carico stabilito per il carro o per le linee interessate al trasporto, occorre procedere a regolarizzazione mediante trasbordo del carico eccedente su altro carro.

Se la verifica viene eseguita all'atto della partenza, alla regolarizzazione deve provvedere direttamente il mittente, altrimenti l'operazione è eseguita dal trasportatore a spese del mittente, fermo restando che, qualora per deficienza di impianti, di carri o altro non si possa provvedere, il trasportatore sarà titolato a rifiutare il trasporto senza incorrere in alcuna penalità o altra responsabilità di tipo contrattuale.

#### **Art.12 - Responsabilità del cliente e del trasportatore**

Il cliente/mittente risponde di tutti i danni subiti dal trasportatore o da terzi e derivanti da propri errori, inadempienze ed omissioni nonché da quelli dei suoi collaboratori, dipendenti, agenti e/o subappaltatori da lui direttamente contrattualizzati.

La responsabilità del trasportatore è in ogni caso fissata nei soli limiti stabiliti dalle Regole Uniformi CIM – Titolo III e del GCU/CUU/AVV, per il trasporto nazionale e internazionale.

Il trasportatore non è responsabile per qualsiasi danno indiretto, consequenziale e/o semplicemente morale, compresa la perdita di un possibile profitto e la perdita di vendite.

Il trasportatore inoltre non è responsabile per danni di qualsiasi natura derivanti dal verificarsi di eventi imprevedibili che non possono essere attribuiti al trasportatore stesso, e le cui conseguenze sono inevitabili, come ad esempio: guerra, rivolta, sabotaggio, calamità naturali, gelo, esplosioni, incendi, boicottaggi, scioperi, serrate, occupazione di posti di lavoro, interruzione del traffico sull'infrastruttura ferroviaria, interruzione della fornitura di energia elettrica, revoca della traccia oraria da parte del Gestore dell'Infrastruttura e simili (casi di c.d. "forza maggiore").

In ogni caso di forza maggiore, il trasportatore avrà anche il diritto di sospendere (in tutto o in parte) l'esecuzione del contratto per la durata del periodo di forza maggiore.

Salvo diversa previsione nell'accordo cliente, il cliente/mittente è obbligato a stipulare adeguata copertura assicurativa della responsabilità per danni comunque derivanti dal contratto di trasporto.

#### **Art. 13 - Disdetta treni**

L'accordo cliente ed i relativi allegati determinano le eventuali penalità a carico delle Parti, in caso di disdetta o mancata effettuazione dei trasporti, per causa imputabile ad una delle Parti.

#### **Art. 14 - Formalità doganali**

Il mittente è responsabile per la creazione e la presentazione dei documenti doganali eventualmente richiesti per il trasporto, secondo le vigenti disposizioni in materia.

Se, a causa della mancanza, inesattezza, invalidità di tali documenti o a causa di un periodo di validità inadeguato degli stessi, il trasportatore è tenuto a compiere delle formalità doganali, sarà reputato, nell'esecuzione di tali formalità, come agente in nome e per conto del cliente.

Il mittente è responsabile di tutti i danni derivanti dal mancato rispetto delle formalità di cui in questo articolo, ed indennizzerà il trasportatore delle spese eventualmente da questi incorse per effetto di tale mancato rispetto.

Trovano applicazione, in ogni caso, le disposizioni dell'art. 15 delle Regole Uniformi CIM.

#### **Art. 15 - Servizi accessori**

Il trasportatore provvede, su specifica richiesta del cliente, alla fornitura di carri per il trasporto stradale, previo accordo su modalità, quantitativi ed eventuali ulteriori corrispettivi.

Ulteriori servizi accessori possono essere concordati tra il cliente ed il trasportatore secondo modalità e condizioni definite nell'accordo cliente o con separati accordi per iscritto. In mancanza di diversi accordi tra le parti, trova applicazione in ogni caso quanto previsto dai documenti di cui al successivo art. 17.

#### **Art. 16 - Merci pericolose**

Le spedizioni contenenti merci pericolose sono ammesse al trasporto con le riserve e le condizioni stabilite dalle leggi e regolamenti, tra cui in particolare il RID - Regolamento concernente il trasporto internazionale di merci pericolose - Appendice C alla COTIF 1999.

Le indicazioni e gli elementi necessari per soddisfare le disposizioni sopracitate sono fornite dal mittente nei documenti (es.: LDV) di esecuzione del contratto di trasporto.

Il trasportatore non è tenuto a garantire che tali informazioni siano accurate o sufficienti.

Trova applicazione, in ogni caso, l'art. 9 delle Regole Uniformi CIM.

Resta inteso che il mittente indennizzerà il trasportatore di ogni danno, spesa, pregiudizio in cui il trasportatore dovesse incorrere per effetto dell'inadempimento delle obbligazioni a lui incombenti in base alla vigente normativa relativa al trasporto ferroviario di merci pericolose, impegnandosi a tenere indenne e manlevare il trasportatore contro ogni e qualsivoglia pretesa e richiesta di terzi al riguardo.

In ogni caso i trasporti di merce pericolosa potranno essere effettuati solo previa:

- avvenuta verifica che l'impianto mittente/destinatario nazionale sia inserito nell'elenco degli Scali Merci Terminali (SMT) ripreso nel Prospetto Informativo della Rete e nell'elenco degli SMT utilizzati da Mercitalia Rail
- avvenuta verifica dell'ammissibilità al trasporto in base al RID, a eventuali deroghe e restrizioni di traffico
- avvenuta verifica che la merce pericolosa rientri fra quelle ammesse al trasporto presso lo SMT mittente/destinatario nazionale
- esistenza di programmazione del trasporto con minimizzazione dei tempi di sosta
- esistenza del "nulla osta di ricettività" da parte del destinatario in relazione all'arrivo previsto dei trasporti.

#### **Art. 17 - Servizi di trasporto. Rinvio ai documenti "Prodotti" e "Listino Prezzi"**

Le modalità operative ed esecutive di dettaglio dei trasporti, sono individuate e descritte nei documenti a complemento denominati "Prodotti" e "Listino Prezzi" pubblicati sul sito [www.mercitaliarail.it](http://www.mercitaliarail.it), a costituire parte integrante e sostanziale delle presenti CG.

Le disposizioni contenute nei documenti denominati "Prodotti" e "Listino Prezzi" pubblicati sul sito [www.mercitaliarail.it](http://www.mercitaliarail.it) trovano applicazione solo se non diversamente disposto dall'accordo cliente e dai relativi allegati tecnico-economici.

#### **Art. 18 - Ordini a modifica in corso di esecuzione del trasporto**

Ad integrazione di quanto stabilito dagli artt. 18 e 19 delle Regole Uniformi CIM, il mittente ovvero, nei casi e nei limiti previsti dalle stesse Regole CIM, il destinatario, con riguardo all'intero quantitativo di merce oggetto del trasporto, può impartire eventuali ordini ulteriori e/o modifiche al trasporto comunicandoli al trasportatore, e presentando il duplicato della LDV, che gli viene restituito con l'annotazione delle disposizioni impartite.

Una diversa procedura potrà essere stabilita tra le parti nel caso di trasmissione elettronica dei dati da parte del mittente, con utilizzo di firma elettronica certificata secondo la procedura concordata con il trasportatore.

In particolare, e nel rispetto di quanto previsto dall'art. 18 delle Regole Uniformi CIM, il mittente, ovvero nei casi previsti il destinatario, può disporre che:

- a. prima dell'inizio del trasporto, la merce sia ritirata nell'impianto ferroviario di partenza, previa rinuncia al trasporto;
- b. al di fuori del caso di cui alla precedente lettera a), la merce sia restituita nell'impianto ferroviario di partenza;
- c. la merce sia fermata in un impianto ferroviario intermedio o non sia consegnata al destinatario in attesa di ulteriori disposizioni;
- d. la merce sia consegnata ad altro destinatario e/o in altra destinazione;
- e. dietro versamento del corrispettivo, il trasporto in assegnato diventi trasporto in affrancato.

L'ordine ulteriore e/o la modifica del trasporto sono ammessi a condizione che gli stessi non producano, come effetto, il frazionamento della spedizione.

Il trasportatore può rifiutare l'ordine ulteriore e/o la modifica con i quali viene richiesto l'inoltro della merce ad una destinazione diversa da quella convenuta, qualora presso l'impianto di nuova destinazione sia stata sospesa l'accettazione della categoria di merci alla quale appartiene quella oggetto della spedizione.

Nel caso in cui l'ordine ulteriore e/o la modifica siano stati accettati dal trasportatore, ma gli stessi non possano più essere eseguiti presso l'impianto di nuova destinazione, a causa della sopravvenuta sospensione dell'accettazione della categoria di merci alla quale appartiene quella oggetto della spedizione, il trasportatore ne dà notizia al mittente/destinatario con il mezzo più sollecito, invitandolo a dare nuove disposizioni in merito all'impianto di destinazione.

Il trasportatore esegue gli ordini ulteriori e/o le richieste di modifica al trasporto a condizione che le stesse siano tecnicamente attuabili, non creino difficoltà al servizio e non ostino alla loro esecuzione disposizioni della Pubblica Autorità. In difetto, il trasportatore comunica al mittente/destinatario la mancata esecuzione dei predetti ordini ulteriori e/o delle richieste di modifica del contratto, precisandone il motivo.

Il trasportatore si riserva di subordinare l'esecuzione degli ordini ulteriori e/o delle modifiche di cui al presente articolo al pagamento di un corrispettivo commisurato all'effettiva entità delle ulteriori attività da compiere.

#### **Art. 19 - Riservatezza**

Se una parte ha fornito all'altra informazioni riservate di carattere industriale o commerciale nel corso dei negoziati o dell'esecuzione del contratto, l'altra parte si obbliga a non divulgare le medesime informazioni e a non utilizzarle per scopi diversi da quelli per cui sono state comunicate.

#### **Art. 20 - Clausola risolutiva espressa**

Ferme restando le ulteriori ipotesi di risoluzione di cui alle presenti CG, nonché quelle eventualmente previste nell'accordo cliente, ciascuna parte è in facoltà di risolvere l'accordo con dichiarazione ai sensi dell'art. 1456 del c.c., qualora l'altra parte sia incorsa nell'applicazione di penali, contrattualmente previste, in misura superiore al 20% (ventipercento) del valore stimato dell'accordo cliente.

Il trasportatore è altresì in facoltà di procedere alla risoluzione del contratto qualora il cliente non abbia provveduto al pagamento del corrispettivo per 2 (due) mensilità, anche non consecutive.