SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

(N. 287)

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro degli Affari Esteri

(FORLANI)

di concerto col Ministro di Grazia e Giustizia

(BONIFACIO)

e col Ministro della Marina Mercantile

(FABBRI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 10 NOVEMBRE 1976

Ratifica ed esecuzione di tre Convenzioni internazionali firmate a Bruxelles il 10 maggio 1952 concernenti l'unificazione di alcune regole sul sequestro conservativo delle navi e sulla competenza civile e penale in caso di abbordaggio

ONOREVOLI SENATORI. — La nona Conferenza diplomatica di diritto marittimo, che ebbe luogo a Bruxelles nel maggio del 1952, approvò con alcune modifiche i tre progetti delle Convenzioni qui appresso illustrate alle lettere *a*), *b*) e *c*) che erano stati elaborati dal « Comité Maritime International » nelle Conferenze di Parigi del 1937 e di Napoli del 1951.

a) *Convenzione per l'unificazione di alcune regole sul sequestro conservativo delle navi.*

Abbandonando il limitato e frammentario progetto adottato a Parigi nel 1937, la Convenzione si riporta al nuovo progetto più generale e concreto che fu approvato alla Conferenza di Napoli del 1951.

Pur avendo lo scopo di precisare il significato delle espressioni riportate nella Convenzione, seguendo un criterio di marca britannica, il primo articolo fissa i limiti di applicabilità della Convenzione, ed è quindi fondamentale per tutta l'interpretazione delle norme successivamente riportate.

Tali definizioni in effetto, da un lato cercano di fissare tutti i crediti che saranno oggetto delle norme della Convenzione, dall'altro precisano che non si applicherà ad ogni sequestro ma solo a quello autorizzato dall'autorità giudiziaria per un credito ma-

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1300) — 2-3-4

rittimo e soltanto per un credito marittimo e non per la esecuzione di un titolo, infine le persone fisiche e morali che possono essere attori. Tale precisazione di espressione diventa necessaria per comprendere i princìpi fondamentali riportati nell'articolo 2 che dichiara che « una nave battente la bandiera di uno degli Stati contraenti non può essere sequestrata nell'ambito di uno Stato contraente che in virtù di un credito marittimo », ma nulla nelle disposizioni della Convenzione potrà essere considerato come una estensione o restrizione dei diritti o poteri che gli Stati, autorità pubbliche o portuarie rilevano dalla loro legge interna o dai loro regolamenti di sequestrare, di trattenere od altrimenti impedire ad una nave di prendere il mare nella loro giurisdizione.

Questa norma si ispira al diritto inglese, ma non al nostro, che consente il sequestro conservativo dei beni del debitore senza alcuna discriminazione. Peraltro questa deroga alla nostra legislazione può giustificarsi e potrà essere oggetto di una revisione anche delle nostre norme interne per uniformità con le norme internazionali.

La dizione dell'articolo 3 (alinea I) rappresenta una transazione conciliativa già conseguita dalla Conferenza di Napoli, cui si è aggiunta una limitazione, quando ricorrano le ipotesi di proprietà contestata, di comproprietà o di diritti reali sulle navi.

L'alinea secondo e terzo sono conformi al testo approvato a Napoli, mentre il quarto vuole evidentemente prendere in considerazione soltanto il noleggio con trasferimento della gestione nautica.

Precisato così il credito che consente di effettuare il sequestro (articolo 2) ed in quali casi le navi sono sequestrabili (articolo 3), l'articolo 4 sancisce il principio generalmente ammesso, che il sequestro si effettui soltanto con l'autorizzazione del Tribunale o di altre autorità giudiziarie competenti dello Stato nel quale il sequestro è previsto. Devesi tener presente che non è stato risollevato il dubbio che l'autorizzazione fosse dovuta pel solo fatto della richiesta, mentre era stato fissato chiaramente, e sembrato sufficiente, che la concessione dell'autorizzazione è affidata all'apprezzamento dell'autorità che è chiamata a rilasciarla.

La norma dell'articolo 5, conforme al testo approvato alla Conferenza di Napoli, si allontana dal nostro diritto, se non dalla nostra prassi, e certo lega il giudice anche se è intervenuto un accordo preventivo al fine di evitare l'opposizione, ma è evidente che, anche qui, si deve sacrificare la norma interna alla convenienza di una disciplina convenzionale, che già lega molti importanti Paesi, come la Gran Bretagna e la Francia.

Opportunamente l'articolo 6 rimette alla legge dello Stato contraente la disciplina della conseguenza del sequestro ingiustificato poichè era difficile tentare di far coincidere il diritto continentale con il diritto inglese, il quale ammette la responsabilità solo quando il sequestrante abbia agito in mala fede ovvero abbia commesso una colpa grave. Ugualmente alla legge dello Stato contraente sono rinviate le norme procedurali relative al sequestro, all'attuazione dell'autorizzazione al sequestro e ogni incidente procedurale che possa sollevarsi col sequestro.

L'articolo 8, fissato il principio fondamentale che le disposizioni della Convenzione si applicano in ogni Stato contraente ad ogni nave che batte la bandiera di uno Stato contraente (al. primo), stabilisce che una nave che batte la bandiera di uno Stato non contraente può essere sequestrata in uno Stato contraente in virtù di uno dei crediti indicati all'articolo 1 o di ogni altro credito per il quale la legge di questo Stato permetta il sequestro (al. 2).

Nondimeno ogni Stato contraente può rifiutare tutti o parte dei vantaggi convenzionali ad ogni Stato non contraente e ad ogni persona la quale, il giorno del sequestro, non avesse la sua residenza abituale o il suo principale stabilimento in uno Stato contraente (al. 3). Il quarto alinea esclude l'applicabilità della Convenzione o più precisamente dichiara che è salva la legge interna nelle ipotesi di un sequestro di nave nella giurisdizione dello Stato di cui batte la bandiera da parte di una persona che in questo Stato ha la sua abituale residenza o il suo principale stabilimento.

È stato trasferito in questo articolo come ultimo alinea (quinto) e, riteniamo, opportunamente, il terzo alinea dell'articolo 3 del progetto di Napoli, rimaneggiato. Ogni terzo, fuori dell'originario attore, che eccepisca un credito marittimo per effetto di una surrogazione, di una cessione o altrimenti, è reputato, per l'applicazione della Convenzione, avere l'istessa residenza abituale e l'istesso stabilimento principale del creditore originario.

L'articolo 9 riafferma che la Convenzione non intende creare un nuovo diritto e quindi non conferisce alcun diritto ad azione che non esista già secondo la legge da applicare dal giudice investito della controversia (al. primo), e, per le stesse finalità, precisa che la Convenzione non conferisce alcun *droit de suite*, oltre quello accordatole dalla legge anzidetta (luogo del sequestro), ovvero dalla Convenzione internazionale di Bruxelles (10 aprile 1926) sui privilegi e le ipoteche.

Allo scopo di permettere la ratifica della Convenzione, si è ammessa la possibilità di riserve previste nell'articolo 10, sistema reso qui necessario tanto più che alcuni dei casi richiamati non erano stati accennati nella disciplina del sequestro delle navi ed altri potevano sorgere.

Il sistema accolto risente della prassi britannica, ma nel complesso appare accettabile, dato che gli aderenti agli accordi sono in numero assai superiore a quello previsto per farli entrare in vigore.

Rimane il problema dell'armonizzazione del diritto interno con la Convenzione, ma questo va risolto in altra sede, ed anche se può rincrescere di rinunciare ad alcuni princìpi della nostra legge, l'armonizzazione finisce per imporsi data la convenienza di avere una uniformità internazionale e non creare un trattamento diverso per gli armatori e i creditori nazionali rispetto a quelli stranieri.

b) *Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative alla competenza civile in materia di abbordaggio.*

Questa Convenzione vuole determinare il foro competente in materia civile nel caso di collisione tra navi marittime e fra navi marittime e battelli addetti alla navigazione interna.

I fori adibili sono molteplici, e l'attore deve deciderne la scelta, ma, una volta fattala, non può intentare una nuova azione basata sugli stessi fatti, davanti a un'altra giurisdizione, senza desistere dall'azione già introdotta. Si ammette quindi un diritto di pentimento della scelta, ma purchè esso non mascheri una frode.

Le determinazioni fissate nella Convenzione non hanno un valore assoluto, in quanto le parti possono anche, di comune accordo, scegliere altra giurisdizione o ricorrere all'arbitrato.

La Convenzione riprende le disposizioni del progetto del CMI che le domande riconvenzionali, nate dalla stessa collisione, possono essere portate dinnanzi al giudice competente e ciò è utile all'economia del giudizio (articolo 3).

La Convenzione giustamente si estende alle azioni tendenti alla riparazione dei danni che per l'esecuzione o l'omissione di una manovra o per inosservanza dei regolamenti una nave abbia causato ad un'altra nave, sia alle cose o alle persone che si trovano a bordo ancorchè non vi fosse stata collisione (articolo 4).

Restano in vigore le norme giuridiche in vigore negli Stati contraenti per quanto concerne le collisioni che interessano le navi da guerra o le navi appartenenti allo Stato od al servizio dello Stato (articolo 5).

I casi di esclusione sono riportati negli articoli 6 e 7 mentre per l'articolo 8 le disposizioni della Convenzione si applicano nei rapporti di tutti gli interessati, quando tutte le navi in causa abbiano la nazionalità degli Stati delle altre parti contraenti. Si precisa peraltro:

a) che nei rapporti degli interessati cittadini di uno Stato non contraente l'applicazione delle predette disposizioni potrà essere subordinata alla condizione di reciprocità da parte di ciascuno degli Stati contraenti. Va, a tal proposito, osservato che l'applicazione delle norme convenzionali deve essere interpretata come un favore, perchè le si possa attribuire un pratico valore

e che la reciprocità deve intendersi di diritto e non di fatto;

b) che quando tutti gli interessati sono cittadini dell'istesso Stato del tribunale investito non si applica la Convenzione, ma la legge nazionale (articolo 8). Per uno scrupolo forse eccessivo, di eliminare ogni pretesto di dubbio, la disposizione vuol rassicurare che non è il caso di non applicare la legge nazionale, quando manca ogni ragione di ordine internazionale che possa giustificare la applicazione di norme uniformi.

Nel complesso la Convenzione di Bruxelles ha accolto interamente il sistema del progetto di Parigi, aggiungendovi ulteriori precisazioni che contribuiscono a rendere le norme applicabili più certe e più sicure, onde appare indubbiamente utile accoglierla.

c) *Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative alla competenza penale in materia di abbordaggio e di altri incidenti di navigazione.*

Il progetto di Convenzione trae la sua origine, come motivo occasionale, dal noto incidente del « Lotus » avvenuto nel 1926; esso fu elaborato a Parigi nel 1937 dal CMI dopo sette anni di lavoro e con l'interruzione del periodo del conflitto mondiale. La Convenzione disciplina la materia nei primi quattro articoli, mentre gli altri otto portano le consuete clausole generali e di stile, le quali peraltro costituiscono un aggiornamento delle norme analoghe adottate nelle precedenti Convenzioni.

La Convenzione è la prima adottata dalla Conferenza di Bruxelles che va fuori del diritto privato, del quale il « Comité » si era sino allora occupato. Il concetto generale è che nel caso di abbordaggio, o di ogni altro avvenimento di natura tale da impegnare la responsabilità penale o disciplinare del comandante o di ogni altra persona al servizio della nave, il procedimento potrà essere intentato solo dinanzi alle autorità giudiziarie o amministrative dello Stato di cui la nave porta la bandiera al momento della collisione o altro evento della navigazione. Ciò mira essenzialmente a non turbare la navigazione, eliminando fermi di navi mercantili ed i conflitti di giurisdizione per l'eventuale concorrenza di affermazione di competenza od incompetenza dei giudici.

L'articolo 2, fissando la competenza esclusiva del giudice dello Stato di cui la nave batte la bandiera, evita l'eventuale fermo della nave tenendo presente che esso solo è competente ad ordinare il sequestro o il fermo della nave anche per misure istruttorie.

È importante il disposto dell'articolo 3 che dichiara che nessuna norma della Convenzione si oppone a che uno Stato riconosca alle sue autorità il diritto di adottare tutti i provvedimenti relativi ai certificati di competenza o di licenza da esso rilasciati o di procedere contro i propri nazionali per infrazioni commesse mentre erano a bordo di una nave battente bandiera di un altro Stato. In tal modo si è voluto precludere a uno Stato di agire contro i marittimi suoi sudditi per fatti avvenuti mentre erano ingaggiati su nave straniera, pel solo fatto che penalmente può agire contro di essi soltanto il giudice dello Stato di cui la nave portava la bandiera.

Con la disposizione dell'articolo 4 si è voluto chiarire, a modifica del concetto che era riportato nel progetto ispirato al principio inglese che la competenza in casi di collisione nelle acque territoriali spetta *de jure* alla autorità giudiziaria locale, anche se nella pratica non la esercita, che la Convenzione non si applica agli abbordaggi od a altri eventi di navigazione verificatisi nei porti, nelle rade e nelle acque interne, formulazione che può aprire la porta evidentemente a delle riserve. Nel complesso la Convenzione ha buoni titoli per essere accettata.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare le seguenti Convenzioni internazionali, firmate a Bruxelles il 10 maggio 1952:

a) Convenzione per l'unificazione di alcune regole sul sequestro conservativo delle navi;

b) Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative alla competenza civile in materia di abbordaggio;

c) Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative alla competenza penale in materia di abbordaggio e di altri incidenti di navigazione.

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data alle Convenzioni di cui all'articolo precedente a decorrere dalla loro entrata in vigore in conformità agli articoli 14, 12 e 8 rispettivamente delle Convenzioni di cui alle lettere *a*), *b*) *e c*).

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES SUR LA SAISIE CONSERVATOIRE DES NAVIRES DE MER, SIGNEE A BRUXELLES, LE 10 MAI 1952

Les Hautes Parties Contractantes,

Ayant reconnu l'utilité de fixer de commun accord certaines règles uniformes sur la saisie conservatoire de navires de mer, ont décidé de conclure une convention à cet effet et ont convenu de ce qui suit:

Article premier

Dans la présente Convention, les expressions suivantes sont employées avec les significations indiquées ci-dessous:

1. « Créance Maritime » signifie allégation d'un droit ou d'une créance ayant l'une des causes suivantes:

a) dommages causés par un navire soit par abordage, soit autrement;

b) pertes de vies humaines ou dommages corporels causés par un navire ou provenant de l'exploitation d'un navire;

c) assistance et sauvetage;

d) contrats relatifs à l'utilisation ou la location d'un navire par charte-partie ou autrement;

e) contrats relatifs au transport des marchandises par un navire en vertu d'une charte-partie, d'un connaissement ou autrement;

f) pertes ou dommages aux marchandises et bagages transportés par un navire;

g) avarie commune;

h) prêt à la grosse;

i) remorquage;

j) pilotage;

k) fournitures, quel qu'en soit le lieu, de produits ou de matériel faites à un navire en vue de son exploitation ou de son entretien;

l) construction, réparations, équipement d'un navire ou frais de cale;

m) salaires des Capitaine, Officiers ou hommes d'équipage;

n) débours du Capitaine et ceux effectués par les chargeurs, les affréteurs ou les Agents pour le compte du navire ou de son propriétaire;

o) la propriété contestée d'un navire;

p) la copropriété contestée d'un navire ou sa possession, ou son exploitation, ou les droits aux produits d'exploitation d'un navire en copropriété;

q) toute hypothèque maritime et tout mortgage.

2. « Saisie » signifie l'immobilisation d'un navire avec l'autorisation de l'autorité judiciaire compétente pour garantie d'une créance maritime, mais ne comprend pas la saisie d'un navire pour l'exécution d'un titre.

3. « Personne » comprend toute personne physique ou morale, société de personnes ou de capitaux ainsi que les Etats, les Administrations et Etablissements publics.

4. « Demandeur » signifie une personne, invoquant à son profit, l'existence d'une créance maritime.

Article 2

Un navire battant pavillon d'un des Etats contractants ne pourra être saisi dans le ressort d'un Etat Contractant qu'en vertu d'une créance maritime, mais rien dans les dispositions de la présente Convention ne pourra être considéré comme une extension ou une restriction des droits et pouvoirs que les Etats, Autorités publiques ou Autorités portuaires tiennent de leur loi interne ou de leurs règlements, de saisir, détenir ou autrement empêcher un navire de prendre la mer dans leur ressort.

Article 3

1. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 4) et de l'article 10, tout Demandeur peut saisir soit le navire auquel la créance se rapporte, soit tout autre navire appartenant à celui qui était, au moment où est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte, alors même que le navire saisi est prêt à faire voile, mais aucun navire ne pourra être saisi pour une créance prévue aux alinéas *o*), *p* ou *q*) de l'article premier à l'exception du navire même que concerne la réclamation.

2. Des navires seront réputés avoir le même propriétaire lorsque toutes les parts de propriété appartiendront à une même ou aux mêmes personnes.

3. Un navire ne peut être saisi et caution ou garantie ne sera donnée, plus d'une fois dans la juridiction d'un ou plusieurs des Etats Contractants, pour la même créance et par le même Demandeur; et si un navire est saisi dans une des dites juridictions et une caution ou une garantie a été donnée, soit pour obtenir la mainlevée de la saisie, soit pour éviter celle-ci, toute saisie ultérieure de ce navire, ou de n'importe quel autre navire, appartenant au même propriétaire, par le Demandeur et pour la même créance maritime, sera levée et le navire sera libéré par le Tribunal ou toute autre juridiction compétente du dit Etat, à moins que le Demandeur ne prouve, à la satisfaction du Tribunal ou de toute autre Autorité Judiciaire compétente, que la garantie ou la caution a été définitivement libérée avant que la saisie subséquente n'ait été pratiquée ou qu'il n'y ait une autre raison valable pour la maintenir.

4. Dans le cas d'un affrètement d'un navire avec remise de la gestion nautique, lorsque l'affréteur répond, seul, d'une créance maritime relative à ce navire, le Demandeur peut saisir ce navire ou tel autre appartenant à l'affréteur, en observant les dispositions de la présente Convention, mais nul autre navire appartenant au propriétaire ne peut être saisi en vertu de cette créance maritime.

L'alinéa qui précède s'applique également à tous les cas où une personne autre que le propriétaire est tenue d'une créance maritime.

Article 4

Un navire ne peut être saisi qu'avec l'autorisation d'un Tribunal ou de toute autre Autorité Judiciaire compétente de l'Etat Contractant dans lequel la saisie est pratiquée.

Article 5

Le Tribunal ou toute autre Autorité Judiciaire compétente dans le ressort duquel le navire a été saisi, accordera la mainlevée de la saisie lorsqu'une caution ou une garantie suffisantes auront été fournies, sauf dans le cas où la saisie est pratiquée en raison des créances maritimes énumérées

à l'article premier ci-dessus, sous les lettres *o*) et *p*); en ce cas, le juge peut permettre l'exploitation du navire par le Possesseur, lorsque celui-ci aura fourni des garanties suffisantes, ou régler la gestion du navire pendant la durée de la saisie.

Faute d'accord entre les Parties sur l'importance de la caution ou de la garantie, le Tribunal ou l'Autorité Judiciaire compétente en fixera la nature et le montant.

La demande de mainlevée de la saisie moyennant une telle garantie, ne pourra être interprétée ni comme une reconnaissance de responsabilité, ni comme une renonciation au bénéfice de la limitation légale de la responsabilité du propriétaire du navire.

Article 6

Toutes contestations relatives à la responsabilité du Demandeur, pour dommages causés à la suite de la saisie du navire ou pour frais de caution ou de garantie fournies en vue de le libérer ou d'en empêcher la saisie seront réglées par la loi de l'Etat Contractant dans le ressort duquel la saisie a été pratiquée ou demandée.

Les règles de procédure relatives à la saisie d'un navire, à l'obtention de l'autorisation visée à l'article 4 et à tous autres incidents de procédure qu'une saisie peut soulever sont régies par la loi de l'Etat Contractant dans lequel la saisie a été pratiquée ou demandée.

Article 7

1. Les Tribunaux de l'Etat dans lequel la saisie a été opérée, seront compétents pour statuer sur le fond du procès:

— soit si ces Tribunaux sont compétents en vertu de la loi interne de l'Etat dans lequel la saisie est pratiquée;

— soit dans les cas suivants, nommément définis:

a) si le Demandeur a sa résidence habituelle ou son principal établissement dans l'Etat où la saisie a été pratiquée;

b) si la créance maritime est elle-même née dans l'Etat Contractant dont dépend le lieu de la saisie;

c) si la créance maritime est née au cours d'un voyage pendant lequel la saisie a été faite;

d) si la créance provient d'un abordage ou de circonstances visées par l'article 13 de la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, signée à Bruxelles, le 23 septembre 1910;

e) si la créance est née d'une assistance ou d'un sauvetage;

f) si la créance est garantie par une hypothèque maritime ou un mortgage sur le navire saisi.

2. Si le Tribunal, dans le ressort duquel le navire a été saisi n'a pas compétence pour statuer sur le fond, la caution ou la garantie à fournir conformément à l'article 5 pour obtenir la mainlevée de la saisie, devra garantir l'exécution de toutes les condamnations qui seraient ultérieurement prononcées par le Tribunal compétent de statuer sur le fond, et le Tribunal ou toute autre Autorité Judiciaire du lieu de la saisie, fixera le délai endéans lequel le Demandeur devra introduire une action devant le Tribunal compétent.

3. Si les conventions des parties contiennent soit une clause attributive de compétence à une autre juridiction, soit une clause arbitrale le Tribunal pourra fixer un délai dans lequel le saisissant devra engager son action au fond.

4. Dans les cas prévus aux deux alinéas précédents, si l'action n'est pas introduite dans le délai imparti, le Défendeur pourra demander la mainlevée de la saisie ou la libération de la caution fournie.

5. Cet article ne s'appliquera pas aux cas visés par les dispositions de la convention revisée sur la navigation du Rhin du 17 octobre 1868.

Article 8

1. Les dispositions de la présente Convention sont applicables dans tout Etat Contractant à tout navire battant pavillon d'un Etat Contractant.

2. Un navire battant pavillon d'un Etat non-contractant peut être saisi dans l'un des Etats Contractants, en vertu d'une des créances énumérées a l'article premier, ou de toute autre créance permettant la saisie d'après la loi de cet Etat.

3. Toutefois, chaque Etat Contractant peut refuser toute ou partie des avantages de la présente Convention à tout Etat non-Contractant et à toute personne qui n'a pas, au jour de la saisie, sa résidence habituelle ou son principal établissement dans un Etat Contractant.

4. Aucune disposition de la présente Convention ne modifiera ou n'affectera la loi interne des Etats Contractants en ce qui concerne la saisie d'un navire dans le ressort de l'Etat dont il bat pavillon par une personne ayant sa résidence habituelle ou son principal établissement dans cet Etat.

5. Tout tiers, autre que le demandeur originaire qui excipe d'une créance maritime par l'effet d'une subrogation, d'une cession ou autrement, sera réputé, pour l'application de la présente Convention, avoir la même résidence habituelle ou le même établissement principal que le créancier originaire.

Article 9

Rien dans cette Convention ne doit être considéré comme créant un droit à une action qui, en dehors des stipulations de cette Convention, n'existerait pas d'après la loi à appliquer par le Tribunal saisi du litige.

La présente Convention ne confère aux Demandeurs aucun droit de suite, autre que celui accordé par cette dernière loi ou par la Convention Internationale sur les Privilèges et Hypothèques maritimes, si celle-ci est applicable.

Article 10

Les Hautes Parties Contractantes peuvent au moment de la signature, du dépôt des ratifications ou lors de leur adhésion à la Convention, se réserver

a) le droit de ne pas appliquer les dispositions de la présente Convention à la saisie d'un navire pratiquée en raison d'une des créances maritimes visées aux alinéas *o*) et *p*) de l'article premier et d'appliquer à cette saisie leur loi nationale;

b) le droit de ne pas appliquer les dispositions du premier paragraphe de l'article 3 à la saisie pratiquée sur leur territoire en raison des créances prévues à l'alinéa *q*) de l'article premier.

Article 11

Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à soumettre à arbitrage tous différends entre Etats pouvant résulter de l'interprétation ou l'application de la présente Convention, sans préjudice toutefois des obligations des Hautes Parties Contractantes qui ont convenu de soumettre leurs différends à la Cour Internationale de Justice.

Article 12

La présente Convention est ouverte à la signature des Etats représentés à la neuvième Conférence diplomatique de Droit Maritime. Le procès-verbal de signature sera dressé par les soins du Ministère des Affaires étrangères de Belgique.

Article 13

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés auprès du Ministère des Affaires étrangères de Belgique qui en notifiera le dépôt à tous les Etats signataires et adhérents.

Article 14

a) La présente Convention entrera en vigueur entre les deux premiers Etats qui l'auront ratifiée, six mois après la date du dépôt du deuxième instrument de ratification.

b) Pour chaque Etat signataire ratifiant la Convention après le deuxième dépôt, celle-ci entrera en vigueur six mois après la date du dépôt de son instrument de ratification.

Article 15

Tout Etat non représenté à la neuvième Conférence diplomatique de Droit Maritime pourra adhérer à la présente Convention.

Les adhésions seront notifiées au Ministère des Affaires étrangères de Belgique qui en avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents.

La Convention entrera en vigueur pour l'Etat adhérent six mois après la date de réception de cette notification, mais pas avant la date de son entrée en vigueur telle qu'elle est fixée à l'article 14 *a*).

Article 16

Toute Haute Partie Contractante pourra à l'expiration du délai de trois ans qui suivra l'entrée en vigueur à son égard de la présente Convention, demander la réunion d'une Conférence chargée de statuer sur toutes les propositions tendant à la révision de la Convention.

Toute Haute Partie Contractante qui désirerait faire usage de cette faculté en avisera le Gouvernement belge qui se chargera de convoquer la Conférence dans les six mois.

Article 17

Chacune des Hautes Parties Contractantes aura le droit de dénoncer la présente Convention à tout moment après son entrée en vigueur à son égard. Toutefois, cette dénonciation ne prendra effet qu'un an après la date de réception de la notification de dénonciation au Gouvernement belge qui en avisera les autres Parties Contractantes par la voie diplomatique.

Article 18

a) Toute Haute Partie Contractante peut, au moment de la ratification, de l'adhésion, ou à tout moment ultérieur, notifier par écrit au Gouvernement belge que la présente Convention s'applique aux territoires ou à certains des territoires dont elle assure les relations internationales. La Convention sera applicable aux dits territoires six mois après la date de réception ce cette notification par le Ministère des Affaires étrangères de Belgique, mais pas avant la date d'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard de cette Haute Partie Contractante.

b) Toute Haute Partie Contractante qui a souscrit une déclaration au titre du paragraphe *a*) de cet article pourra à tout moment aviser le Ministère des Affaires étrangères de Belgique que la Convention cesse de s'appliquer au Territoire en question. Cette dénonciation prendra effet dans le délai d'un an prévu à l'article 17.

c) Le Ministère des Affaires étrangères de Belgique avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents de toute notification reçue par lui au titre du présent article.

FAIT à Bruxelles, le 10 mai 1952, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi.

Pour la République Fédérale d'Allemagne :

(Ad referendum):

Dr. ANTON PFEIFFER
Dr. GUENTHER JOEL

Pour l'Autriche :

Pour la Belgique :

LILAR
J. A. DENOËL
H. DE VOS
SOHR
ANT. FRANCK

Pour le Brésil :

(Ad referendum):

A. C. R. GABAGLIA

Pour le Canada :

Pour la Colombie :

Pour Cuba :

Pour le Danemark :

Pour l'Egypte :

Pour l'Espagne :

(Ad referendum):

MARQUIS DE MERRY DEL VAL
PELEGRIN BENITO
M. GUBERN PUIG

Pour les Etats-Unis d'Amérique :

Pour la Finlande :

Pour la France :

PHILIPPE MONOD

Pour la Grèce :

D. CAPSALIS
G. MARIDAKIS

Pour l'Indonesie :

Pour l'Italie :

TORQUATO C. GIANNINI

Pour le Japon :

Pour le Liban :

Pour Monaco :

M. LOZÉ

Pour le Nicaragua :

J. RIVAS

Pour la Norvège :

Pour les Pays-Bas :

Pour le Pérou :

Pour le Portugal :

Pour le Royaume-Uni :

G. St. Cl. Pilcher

Pour le Saint-Siège :

Pour la Suède :

Pour la Suisse :

Pour la Thailande :

Pour la Turquie :

Pour l'Uruguay :

Pour le Venezuela :

Pour la Yougoslavie :

(Sous réserve de ratification ultérieure)

P. Nicolic

TRADUZIONE NON UFFICIALE

NOTA BENE. — *I testi facenti fede sono unicamente quelli indicati nella Convenzione, tra cui il testo in lingua francese qui sopra riportato.*

CONVENZIONE INTERNAZIONALE PER L'UNIFICAZIONE DI ALCUNE REGOLE SUL SEQUESTRO CONSERVATIVO DELLE NAVI FIRMATA A BRUXELLES, IL 10 MAGGIO 1952

Le Alte Parti Contraenti,

avendo riconosciuto l'utilità di stabilire di comune accordo alcune regole uniformi sul sequestro conservativo delle navi, hanno deciso di concludere a tal fine una convenzione e hanno convenuto quanto segue:

Articolo 1

Nella presente Convenzione i termini seguenti sono adoperati con il significato qui appresso indicato:

1. Per « Credito Marittimo » si intende rivendicazione di un diritto o di un credito che abbia una delle cause seguenti:

a) danni causati da una nave o in seguito ad abbordaggio o ad altra causa;

b) perdita di vite umane o danni alle persone causati da una nave o derivanti dall'uso di una nave;

c) assistenza e salvataggio;

d) contratti relativi all'utilizzazione o alla locazione di una nave con contratto di noleggio o altro contratto;

e) contratti relativi al trasporto di merci per nave in virtù di un contratto di noleggio, di una polizza di carico o altro contratto;

f) perdite o danni a merci e bagagli trasportati per nave;

g) avaria comune;

h) prestito su beni esposti a rischi marittimi;

i) rimorchio;

j) pilotaggio;

k) forniture, in qualsiasi luogo, di prodotti o di materiali fatte ad una nave in vista del suo esercizio o della sua manutenzione;

l) costruzione, riparazioni, equipaggiamento di una nave o spese di scalo;

m) salari del Capitano, Ufficiali o uomini d'equipaggio;

n) somme anticipate dal Capitano e spese effettuate dai caricatori, dai noleggiatori o dagli Agenti per conto della nave o del suo proprietario;

o) la proprietà contestata di una nave;

p) la comproprietà contestata di una nave o il suo possesso o il suo esercizio, o i diritti di servizio di una nave in comproprietà;

q) qualsiasi ipoteca marittima e qualsiasi diritto di garanzia.

2. Per « sequestro » si intende l'immobilizzazione di una nave con l'autorizzazione dell'autorità giudiziaria competente per garantire un credito marittimo, ma non il sequestro di una nave per l'esecuzione di un titolo.

3. Per « persona » si intende qualsiasi persona fisica o giuridica, società di persone o di capitali nonché gli Stati, le Amministrazioni e gli enti pubblici.

4. Per « Attore » si intende una persona che invoca a suo favore l'esistenza di un credito marittimo.

Articolo 2

Una nave battente bandiera di uno degli Stati Contraenti potrà essere sequestrata nella giurisdizione di uno Stato Contraente soltanto in virtù di un credito marittimo, ma nessuna disposizione della presente Convenzione potrà essere considerata come un'estensione o una restrizione dei diritti e dei poteri che gli Stati, le Autorità pubbliche o le Autorità portuali hanno in virtù della loro legislazione interna o dei loro regolamenti di sequestrare, detenere o impedire altrimenti ad una nave di prendere il mare nella loro circoscrizione.

Articolo 3

1. Fatte salve le disposizioni del paragrafo 4) e dell'articolo 10, qualsiasi Attore può sequestrare sia la nave cui il credito si riferisce, sia qualunque altra nave di proprietà di colui che, nel momento in cui ha avuto origine il credito marittimo, era proprietario della nave cui tale credito si riferisce, anche quando la nave sequestrata sia pronta a salpare, ma nessuna nave potrà essere sequestrata per un credito previsto alle lettere *o*), *p*) o *q*) dell'articolo 1 ad eccezione della nave stessa cui la rivendicazione si riferisce.

2. Le navi saranno considerate come appartenenti allo stesso proprietario qualora tutte le quote di proprietà appartengano alla stessa o alle stesse persone.

3. Una nave non può essere sequestrata e non verrà prestata cauzione o garanzia, più di una volta nella giurisdizione di uno o più Stati Contraenti, per lo stesso credito o da parte dello stesso Attore; e se una nave viene sequestrata in una di dette giurisdizioni ed è stata prestata una cauzione o una garanzia, sia per ottenere la revoca del sequestro, sia per evitare quest'ultimo, sarà tolto ogni ulteriore sequestro di tale nave o di una qualunque altra nave appartenente allo stesso proprietario, ad opera dell'Attore e per lo stesso credito marittimo, e la nave sarà liberata dal Tribunale o da qualsiasi altra giurisdizione competente di detto Stato, a meno che l'Attore non provi, per soddisfare il Tribunale o qualsiasi altra Autorità Giudiziaria competente, che la garanzia o la cauzione è stata definitivamente liberata prima che il sequestro successivo sia stato eseguito o che ci sia un'altra ragione valida per mantenerlo.

4. In caso di noleggio di una nave con affidamento della gestione nautica, qualora il noleggiatore risponda, lui soltanto, di un credito marittimo relativo a detta nave, l'Attore può sequestrare tale nave o un'altra appartenente al noleggiatore, osservando le disposizioni della presente Convenzione, ma nessuna altra nave appartenente al proprietario può essere sequestrata in virtù di detto credito marittimo.

Il precedente comma si applica anche in tutti i casi in cui una persona diversa dal proprietario sia debitore di un credito marittimo.

Articolo 4

Una nave può essere sequestrata soltanto con l'autorizzazione di un Tribunale o di qualsiasi altra Autorità Giudiziaria competente dello Stato Contraente nel quale è eseguito il sequestro.

Articolo 5

Il Tribunale o qualsiasi altra Autorità Giudiziaria competente, nella cui giurisdizione è stata sequestrata la nave, concederà la revoca del sequestro allorquando sarà stata fornita una cauzione o una garanzia sufficiente, eccetto nel caso in cui il sequestro venga eseguito per i crediti marittimi elencati nel precedente articolo 1 alle lettere *o*) e *p*); in questo caso, il giudice può permettere l'esercizio della nave da parte del Possessore, appena quest'ultimo avrà fornito garanzie sufficienti, o regolare la gestione della nave durante il periodo del sequestro.

In mancanza di accordo fra le Parti circa la consistenza della cauzione o della garanzia, il Tribunale o l'Autorità giudiziaria competente ne stabilirà la natura e l'ammontare.

La domanda di revoca del sequestro mediante tale garanzia non potrà essere interpretata né come un riconoscimento di responsabilità, né come una rinuncia al beneficio della limitazione legale della responsabilità del proprietario della nave.

Articolo 6

Tutte le contestazioni relative alla responsabilità dell'Attore, per danni causati in seguito al sequestro della nave o per spese di cauzione o di garanzia prestate al fine di liberarla o di impedirne il sequestro, saranno regolate dalla legge dello Stato Contraente nella cui giurisdizione è stato eseguito o richiesto il sequestro.

Le norme di procedura relative al sequestro di una nave, all'ottenimento dell'autorizzazione contemplata nell'articolo 4 e a tutti gli altri incidenti di procedura che un sequestro può sollevare sono disciplinate dalla legge dello Stato Contraente nel quale è stato eseguito o richiesto il sequestro.

Articolo 7

1. I Tribunali dello Stato nel quale è stato effettuato il sequestro saranno competenti a deliberare nel merito del processo:

— sia se tali Tribunali sono competenti in virtù della legislazione interna dello Stato nel quale è eseguito il sequestro;

— sia nei casi seguenti, tassativamente indicati:

a) se l'Attore ha la sua residenza abituale o la sede principale della sua impresa nello Stato in cui è stato eseguito il sequestro;

b) se anche il credito marittimo ha avuto origine nello Stato Contraente da cui dipende il luogo del sequestro;

c) se il credito marittimo ha avuto origine nel corso di un viaggio durante il quale è stato eseguito il sequestro;

d) se il credito deriva da un abbordaggio o dalle circostanze contemplate dall'articolo 13 della Convenzione internazionale per l'unificazione di alcune regole in materia di abbordaggio, firmata a Bruxelles il 23 settembre 1910;

e) se il credito ha avuto origine da un'assistenza o da un salvataggio;

f) se il credito è garantito da una ipoteca marittima o altro diritto di garanzia sulla nave sequestrata.

2. Se il Tribunale, nella cui giurisdizione è stata sequestrata la nave, non ha competenza a deliberare sul merito, sulla cauzione o sulla garanzia da fornirsi conformemente all'articolo 5 per ottenere la revoca del sequestro, dovrà garantire l'esecuzione di tutte le condanne che dovessero essere ulteriormente pronunciate dal Tribunale competente a deliberare sul merito, e il Tribunale o qualsiasi altra Autorità Giudiziaria del luogo del sequestro, stabilirà il termine entro il quale l'Attore dovrà proporre una azione dinanzi al Tribunale competente.

3. Se gli accordi tra le parti prevedono o una clausola attributiva di competenza ad un'altra giurisdizione, o una clausola arbitrale, il Tribunale potrà stabilire un termine entro il quale il sequestrante dovrà promuovere la sua azione nel merito.

4. Nei casi previsti nei due commi precedenti, se l'azione non è promossa entro il termine assegnato, il Difensore potrà chiedere la revoca del sequestro o la liberazione della cauzione prestata.

6. Il presente articolo non si applicherà ai casi contemplati dalle disposizioni della Convenzione revisionata sulla navigazione del Reno del 17 ottobre 1868.

Articolo 8

1. Le disposizioni della presente Convenzione sono applicabili in tutti gli Stati Contraenti a qualsiasi nave battente bandiera di uno Stato Contraente.

2. Una nave battente bandiera di uno Stato non contraente può essere sequestrata in uno degli Stati Contraenti in virtù di uno dei crediti elencati all'articolo 1 o di qualsiasi altro credito che consenta il sequestro in base alla legge di detto Stato.

3. Tuttavia, ciascuno Stato Contraente può rifiutare tutti o parte dei vantaggi della presente Convenzione a qualsiasi Stato non contraente e a qualsiasi persona che non abbia, alla data del sequestro, la sua residenza abituale o la sede principale dell'impresa in uno Stato Contraente.

4. Nessuna disposizione della presente Convenzione può modificare o rendere inapplicabile la legge interna degli Stati Contraenti per quanto concerne il sequestro di una nave entro la giurisdizione dello Stato di cui batte bandiera da parte di una persona avente la sua residenza abituale o la sede principale della sua impresa in detto Stato.

5. Qualsiasi terza persona, diversa dall'attore originario, che eccepisce un credito marittimo per effetto di una surrogazione, di una cessione o altrimenti, sarà considerato, ai fini dell'applicazione della presente Convenzione, come avente la stessa residenza abituale o la stessa sede principale dell'impresa del creditore originario.

Articolo 9

Nulla nella presente Convenzione deve essere considerato dar diritto ad un'azione che, al di fuori di quanto stipulato nella presente Convenzione, non esisterebbe secondo la legge da applicarsi da parte del Tribunale investito della controversia.

La presente Convenzione non conferisce agli Attori alcun diritto di perseguire un bene se non quello concesso da quest'ultima legge o dalla Convenzione Internazionale sui Privilegi e Ipoteche marittime, qualora quest'ultima sia applicabile.

Articolo 10

Le Alte Parti Contraenti possono, al momento della firma del deposito delle ratifiche o al momento della loro adesione alla Convenzione, riservarsi:

a) il diritto di non applicare le disposizioni della presente Convenzione al sequestro di una nave effettuato in virtù di uno dei crediti marittimi previsti alle lettere *o*) e *p*) dell'articolo 1 e quello di applicare a detto sequestro la loro legge nazionale;

b) il diritto di non applicare le disposizioni del primo paragrafo dell'articolo 3 al sequestro effettuato sul loro territorio per i crediti previsti alla lettera *q*) dell'articolo 1.

Articolo 11

Le Alte Parti Contraenti s'impegnano a sottoporre all'arbitrato qualsiasi controversia fra Stati che possa risultare dall'interpretazione e dall'applicazione della presente Convenzione, salvi tuttavia gli obblighi delle Alte Parti Contraenti che hanno convenuto di sottoporre le loro controversie alla Corte Internazionale di Giustizia.

Articolo 12

La presente Convenzione è aperta alla firma degli Stati rappresentati alla nona Conferenza diplomatica di Diritto della navigazione. Il processo verbale della firma sarà redatto a cura del Ministero degli Affari Esteri del Belgio.

Articolo 13

La presente Convenzione sarà ratificata e gli strumenti di ratifica saranno depositati presso il Ministero degli Affari Esteri del Belgio che ne notificherà il deposito a tutti gli Stati firmatari e aderenti.

Articolo 14

a) La presente Convenzione entrerà in vigore, fra i due primi Stati che l'avranno ratificata, sei mesi dopo la data del deposito del secondo strumento di ratifica.

b) Per ciascuno Stato firmatario che ratifichi la Convenzione dopo il secondo deposito, essa entrerà in vigore sei mesi dopo la data del deposito del proprio strumento di ratifica.

Articolo 15

Qualsiasi Stato non rappresentato alla nona Conferenza diplomatica di Diritto marittimo potrà aderire alla presente Convenzione.

Le adesioni saranno notificate al Ministero degli Affari Esteri del Belgio che ne informerà per via diplomatica tutti gli Stati firmatari e aderenti.

La Convenzione entrerà in vigore per lo Stato aderente sei mesi dopo la data di ricezione di tale notifica, ma non prima della data della sua entrata in vigore quale stabilita all'articolo 14 *a*).

Articolo 16

Qualsiasi Alta Parte Contraente potrà richiedere, alla scadenza del termine di tre anni dall'entrata in vigore nei propri confronti della presente Convenzione, la riunione di una Conferenza incaricata di deliberare su tutte le proposte di revisione della Convenzione.

Qualsiasi Alta Parte Contraente che desiderasse avvalersi di tale facoltà dovrà informarne il Governo belga che provvederà a convocare la Conferenza entro i sei mesi.

Articolo 17

Ciascuna delle Alte Parti Contraenti avrà il diritto di denunciare la presente Convenzione in qualsiasi momento dopo la sua entrata in vigore nei propri confronti. Tuttavia, tale denuncia avrà effetto soltanto un anno dopo la data di ricezione della notifica di denuncia da parte del Governo belga, che ne informerà le altre Parti Contraenti per via diplomatica.

Articolo 18

a) Qualsiasi Alta Parte Contraente può, al momento della ratifica, dell'adesione o in qualsiasi altro momento successivo, notificare per iscritto al Governo belga che la presente Convenzione si applica ai territori o ad alcuni dei territori di cui essa assicura le relazioni internazionali. La Convenzione sarà applicabile a detti territori sei mesi dopo la data di ricezione di tale notifica da parte del Ministero degli Affari Esteri del Belgio, ma non prima della data di entrata in vigore della presente convenzione nei confronti di detta Alta Parte Contraente.

b) Qualsiasi Alta Parte Contraente che abbia sottoscritto una dichiarazione ai sensi della lettera *a*) del presente articolo potrà in qualsiasi momento informare il Ministero degli Affari Esteri del Belgio che la Convenzione cessa di essere applicata al Territorio in questione. Tale denuncia avrà effetto entro il termine di un anno come previsto all'articolo 17.

c) Il Ministero degli Affari Esteri del Belgio informerà per via diplomatica tutti gli Stati firmatari e aderenti di qualsiasi notifica da esso ricevuta ai sensi del presente articolo.

FATTO a Bruxelles, il 10 maggio 1952, nelle lingue francese e inglese, i due testi facenti egualmente fede.

(*Seguono le firme*).

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES RELATIVES A LA COMPETENCE CIVILE EN MATIERE D'ABORDAGE, SIGNEE A BRUXELLES, LE 10 MAI 1952

Les Hautes Parties Contractantes,

Ayant reconnu l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles uniformes sur la compétence civile en matière d'abordage, ont décidé de conclure une convention à cet effet et ont convenu de ce qui suit:

Article premier

1. L'action du chef d'un abordage survenu entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure pourra être intentée uniquement:

a) soit devant le tribunal de la résidence habituelle du défendeur ou d'un des sièges de son exploitation;

b) soit devant le tribunal du lieu où une saisie a été pratiquée sur le navire défendeur ou sur un autre navire appartenant au même défendeur dans le cas où cette saisie est autorisée, ou du lieu où la saisie aurait pu être pratiquée et où le défendeur a donné une caution ou une autre garantie;

c) soit devant le tribunal du lieu de l'abordage, lorsque cet abordage est survenu dans les ports et rades ainsi que dans les eaux intérieures.

2. Il appartiendra au demandeur de décider devant lequel des tribunaux indiqués au paragraphe précédent l'action sera portée.

3. Le demandeur ne pourra pas intenter au même défendeur une nouvelle action basée sur les mêmes faits devant une autre juridiction sans se désister de l'action déjà introduite.

Article 2

Les dispositions de l'article premier ne portent aucune atteinte au droit des Parties de porter une action à raison de l'abordage devant telle juridiction qu'elles auront choisie d'un commun accord ou bien de la soumettre à l'arbitrage.

Article 3

1. Les demandes reconventionnelles nées du même abordage pourront être portées devant le tribunal compétent pour connaître de l'action principale aux termes de l'article premier.

2. Dans le cas où il existe plusieurs demandeurs, chacun pourra porter son action devant le tribunal antérieurement saisi d'une action née du même abordage contre la même partie.

3. Au cas d'abordage où plusieurs navires sont impliqués, rien dans les dispositions de la présente Convention ne s'oppose à ce que le tribunal saisi par application des règles de l'article 1 se déclare compétent suivant les règles de compétence de sa loi nationale pour juger toutes les actions intentées à raison du même événement.

Article 4

La présente Convention s'étend aux actions tendant à la réparation des dommages que, soit par exécution ou omission d'une manœuvre, soit par inobservation des règlements, un navire a causé soit à un autre navire, soit aux choses ou aux personnes se trouvant à bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.

Article 5

Rien de ce qui est prescrit dans la présente convention ne modifie les règles de droit qui sont en vigueur dans les Etats Contractants, en ce qui concerne les abordages intéressant des navires de guerre ou des navires appartenant à l'Etat ou au service de l'Etat.

Article 6

La présente Convention sera sans effet en ce qui concerne les actions nées du contrat de transport ou de tout autre contrat.

Article 7

La présente Convention ne s'appliquera pas aux cas visés par les dispositions de la Convention revisée sur la navigation du Rhin du 17 octobre 1868.

Article 8

Les dispositions de la présente Convention seront appliquées à l'égard de tous les intéressés, lorsque tous les navires en cause seront ressortissants aux Etats des Hautes Parties Contractantes.

Il est entendu toutefois:

1) qu'à l'égard des intéressés ressortissant d'un Etat non contractant, l'application desdites dispositions pourra être subordonnée par chacun des Etats Contractants à la condition de réciprocité;

2) que, lorsque tous les intéressés sont ressortissants du même Etat que le tribunal saisi, c'est la loi nationale et non la Convention qui est applicable.

Article 9

Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à soumettre à arbitrage tous différends entre Etats pouvant résulter de l'interprétation ou l'application de la présente Convention, sans préjudice toutefois des obligations des Hautes Parties Contractantes qui ont convenu de soumettre leurs différends à la Cour Internationale de Justice.

Article 10

La présente Convention est ouverte à la signature des Etats représentés à la neuvième Conférence diplomatique de Droit Maritime. Le procès-verbal de signature sera dressé par les soins du Ministère des Affaires étrangères de Belgique.

Article 11

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés auprès du Ministère des Affaires étrangères de Belgique qui en notifiera le dépôt à tous les Etats signataires et adhérents.

Article 12

a) La présente Convention entrera en vigueur entre les deux premiers Etats qui l'auront ratifiée, six mois après la date du dépôt du deuxième instrument de ratification.

b) Pour chaque Etat signataire ratifiant la Convention après le deuxième dépôt, cette-ci entrera en vigueur six mois après la date du dépôt de son instrument de ratification.

Article 13

Tout Etat non représenté à la neuvième Conférence diplomatique de Droit Maritime pourra adhérer à la présente Convention.

Les adhésions seront notifiées au Ministère des Affaires étrangères de Belgique qui en avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents.

La Convention entrera en vigueur pour l'Etat adhérent six mois après la date de réception de cette notification, mais pas avant la date de son entrée en vigueur telle qu'elle est fixée à l'article 12 *a*).

Article 14

Toute Haute Partie Contractante pourra à l'expiration du délai de trois ans qui suivra l'entrée en vigueur à son égard de la présente Convention, demander la réunion d'une Conférence chargée de statuer sur toutes les propositions tendant à la révision de la Convention.

Toute Haute Partie Contractante qui désirerait faire usage de cette faculté en avisera la Gouvernement belge qui se chargera de convoquer la Conférence dans les six mois.

Article 15

Chacune des Hautes Parties Contractantes aura le droit de dénoncer la présente Convention à tout moment après son entrée en vigueur à son égard. Toutefois, cette dénonciationne prendra effet qu'un an après la date de réception de la notification de dénonciation au Gouvernement belge qui en avisera les autres Parties Contractantes par la voie diplomatique.

Article 16

a) Toute Haute Partie Contractante peut, au moment de la ratification, de l'adhésion, ou à tout moment ultérieur, notifier par écrit au Gouvernement belge que la présente Convention s'applique aux territoires ou à certains des territoires dont elle assure les relations internationales. La Convention sera applicable aux dits territoires six mois après la date de réception de cette notification par le Ministère des Affaires étrangères de Belgique, mais pas avant la date d'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard de cette Haute Partie Contractante.

b) Toute Haute Partie Contractante qui a souscrit une déclaration au titre du paragraphe *a*) de cet article, pourra à tout moment aviser le Ministère des Affaires étrangères de Belgique que la Convention cesse de s'appliquer au Territoire en question. Cette dénonciation prendra effet dans le délai d'un an prévu à l'article 15.

c) Le Ministère des Affaires étrangères de Belgique avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents de toute notification reçue par lui au titre du présent article.

FAIT à Bruxelles, en un seul exemplaire en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi, le 10 mai 1952.

Pour la République Féderale d'Allemagne :

Dr. ANTON PFEIFFER
Dr. GUENTHER JOEL

Pour l'Autriche :

Pour la Belgique :

LILAR
J. A. DENOËL
H. DE VOS
SOHR
ANT. FRANCK

Pour le Brésil :

(Ad referendum)
A. C. R. GABAGLIA

Pour le Canada :

Pour la Colombie :

Pour Cuba :

Pour le Danemark :

N. V. BOEG

Pour l'Egypte :

Pour l'Espagne :

(Ad referendum):
MARQUIS DE MERRY DEL VAL
PELEGRIN BENITO
RAFAEL DE LA GUARDIA
M. GUBERN PUIG

Pour les Etats-Unis d'Amerique :

Pour la Finlande :

Pour la France :

PHILIPPE MONOD

Pour la Grèce :

D. CAPSALIS
G. MARIDAKIS

Pour l'Indonesie :

Pour l'Italie :

TORQUATO C. GIANNINI

Pour le Japon :

Pour le Liban :

Pour Monaco :

M. LOZÉ

Pour le Nicaragua :

J. RIVAS

Pour la Norvège :

Pour les Pays-Bas :

Pour le Pérou :

Pour le Portugal :

Pour le Royaume-Uni :

G. St. Cl. PILCHER
C. P. SCOTT-MALDEN
A. H. KENT

Pour le Saint-Siège :

Pour la Suède :

Pour la Suisse :

Pour la Thailande :

Pour la Turquie :

Pour l'Uruguay :

Pour le Venezuela :

Pour la Yougoslavie :

(Sous réserve de ratification ultérieure)
P. NIKOLIC

TRADUZIONE NON UFFICIALE

NOTA BENE. — *I testi facenti fede sono unicamente quelli indicati nella convenzione tra cui il testo in lingua francese qui sopra riportato.*

CONVENZIONE INTERNAZIONALE PER L'UNIFICAZIONE DI ALCUNE REGOLE RELATIVE ALLA COMPETENZA CIVILE IN MATERIA DI ABBORDAGGIO FIRMATA A BRUXELLES, IL 10 MAGGIO 1952

Le Alte Parti Contraenti,

avendo riconosciuto l'utilità di fissare di comune accordo alcune regole uniformi relative alla competenza civile in materia di abbordaggio, hanno deciso di concludere a tal fine una Convenzione e hanno convenuto quanto segue:

Articolo 1

1. L'azione giudiziale relativa ad un abbordaggio avvenuto tra navi addette alla navigazione marittima o fra navi addette alla navigazione marittima e battelli addetti alla navigazione interna potrà essere intentata unicamente:

a) o davanti al Tribunale della residenza abituale del convenuto o di una delle sedi della sua compagnia:

b) o davanti al Tribunale del luogo in cui è stato eseguito un sequestro sulla nave convenuta o su un'altra nave appartenente allo stesso convenuto qualora tale sequestro sia autorizzato, o davanti al Tribunale del luogo in cui tale sequestro avrebbe potuto essere eseguito o in cui il convenuto ha dato una cauzione o un'altra garanzia;

c) o davanti al Tribunale del luogo dell'abbordaggio, qualora tale abbordaggio sia avvenuto nei porti e rade nonché nelle acque interne.

2. Spetterà all'attore decidere davanti a quale dei Tribunali indicati nel precedente paragrafo verrà proposta l'azione giudiziale.

3. L'attore non potrà intentare contro lo stesso convenuto una nuova azione basata sugli stessi fatti davanti ad un'altra giurisdizione senza rinunciare all'azione già proposta.

Articolo 2

Le disposizioni dell'articolo 1 non pregiudicano il diritto delle Parti di proporre un'azione relativa all'abbordaggio davanti alla giurisdizione da loro scelta di comune accordo, oppure di sottoporla al giudizio di arbitri.

Articolo 3

1. Le domande riconvenzionali relative allo stesso abbordaggio potranno essere proposte davanti al Tribunale competente a giudicare l'azione principale ai sensi dell'articolo primo.

2. Nel caso in cui esistano più attori ciascuno può proporre la propria azione davanti al Tribunale precedentemente investito di un'azione relativa allo stesso abbordaggio contro la stessa parte.

3. In caso di abbordaggio in cui siano implicate più navi, nulla nelle disposizioni della presente Convenzione si oppone a che il Tribunale investito in seguito all'applicazione delle disposizioni dell'articolo 1 si dichiari competente, secondo le norme di competenza della propria legislazione interna, per giudicare tutte le azioni intentate per lo stesso fatto.

Articolo 4

La presente Convenzione si estende alle azioni per risarcimento dei danni che, o per l'esecuzione o per l'omissione di una manovra, oppure per l'inosservanza dei regolamenti, una nave abbia causato o ad un'altra nave, o alle cose o alle persone che si trovavano a bordo, anche nel caso in cui non vi sia stato abbordaggio.

Articolo 5

Nulla di quanto stabilito dalla presente Convenzione può modificare le norme giuridiche in vigore negli Stati contraenti, relative agli abbordaggi riguardanti navi da guerra o navi appartenenti allo Stato o al servizio dello Stato.

Articolo 6

La presente Convenzione non avrà effetto per quanto riguarda le azioni relative al contratto di trasporto o a qualunque altro contratto.

Articolo 7

La presente Convenzione non verrà applicata ai casi previsti dalle disposizioni della Convenzione revisionata sulla navigazione del Reno del 17 ottobre 1868.

Articolo 8

Le disposizioni della presente Convenzione verranno applicate nei confronti di tutti gli interessati qualora tutte le navi in causa rientrino nella competenza degli Stati delle Alte Parti Contraenti.

È tuttavia inteso che:

1) nei confronti degli interessati, cittadini di uno Stato non contraente, l'applicazione di dette disposizioni potrà essere subordinata da ciascuno degli Stati contraenti alla condizione della reciprocità;

2) qualora tutti gli interessati siano cittadini dello stesso Stato del Tribunale investito, viene applicata la legislazione nazionale e non la Convenzione.

Articolo 9

Le Alte Parti Contraenti si impegnano a sottoporre ad arbitrato tutte le controversie tra gli Stati che potrebbero derivare dall'interpretazione o l'applicazione della presente Convenzione, senza tuttavia pregiudicare gli obblighi delle Alte Parti Contraenti che hanno convenuto di sottoporre le loro controversie alla Corte Internazionale di Giustizia.

Articolo 10

La presente Convenzione è aperta alla firma degli Stati rappresentati alla nona Conferenza diplomatica di Diritto Marittimo. Il processo verbale della firma sarà redatto a cura del Ministero degli Affari Esteri del Belgio.

Articolo 11

La presente Convenzione sarà ratificata e gli strumenti di ratifica saranno depositati presso il Ministero degli Affari Esteri del Belgio che ne notificherà il deposito a tutti gli Stati firmatari e aderenti.

Articolo 12

a) La presente Convenzione entrerà in vigore tra i due primi Stati che l'avranno ratificata, sei mesi dopo la data del deposito del secondo strumento di ratifica.

b) Per ciascun Stato firmatario che ratificherà la Convenzione dopo il secondo deposito, quest'ultima entrerà in vigore sei mesi dopo la data del deposito del suo strumento di ratifica.

Articolo 13

Gli Stati non rappresentati alla nona Conferenza diplomatica di Diritto Marittimo, potranno aderire alla presente Convenzione.

Le adesioni saranno notificate al Ministero degli Affari Esteri del Belgio che ne informerà per via diplomatica tutti gli Stati firmatari e aderenti.

La Convenzione entrerà in vigore per lo Stato aderente sei mesi dopo la data del ricevimento di detta notifica ma non prima della data della sua entrata in vigore come è fissata dall'articolo 12 *a*).

Articolo 14

Ciascuna delle Alte Parti Contraenti potrà, dopo la scadenza di un termine di tre anni dall'entrata in vigore nei suoi confronti della presente Convenzione, richiedere che venga convocata una Conferenza incaricata di deliberare su tutte le proposte di revisione della Convenzione.

Ciascuna delle Alte Parti Contraenti che desiderasse far uso di detta facoltà ne informerà il Governo belga che provvederà a convocare la Conferenza entro sei mesi.

Articolo 15

Ciascuna delle Alte Parti Contraenti avrà il diritto di denunciare la presente Convenzione in qualunque momento dopo la sua entrata in vigore nei suoi confronti. Tuttavia questa denuncia non avrà effetto che un anno dopo la data del ricevimento della notifica di denuncia da parte del Governo belga che ne informerà per via diplomatica le altre Parti Contraenti.

Articolo 16

a) Ciascuna Alta Parte Contraente può, al momento della ratifica, dell'adesione, o in qualunque altro momento, notificare per iscritto al Governo belga che la presente Convenzione viene applicata ai territori o ad alcuni dei territori di cui essa assicura le relazioni internazionali. La Convenzione sarà applicabile a detti territori sei mesi dopo la data del ricevimento di tale notifica da parte del Ministero degli Affari Esteri del Belgio, ma non prima della data dell'entrata in vigore della presente Convenzione nei confronti di detta Alta Parte Contraente.

b) Ogni Alta Parte Contraente che ha sottoscritto una dichiarazione ai sensi del paragrafo *a*) del presente articolo, potrà in qualunque momento informare il Ministero degli Affari Esteri del Belgio che la Convenzione cessa di essere applicata al territorio in questione. Tale denuncia avrà effetto entro il termine di un anno come previsto all'articolo 15.

c) Il Ministero degli Affari Esteri del Belgio informerà per via diplomatica tutti gli Stati firmatari ed aderenti di qualunque notifica ad esso inviata ai sensi del presente articolo.

FATTO a Bruxelles, in un unico esemplare nelle lingue francese ed inglese, i due testi facenti ugualmente fede, il 10 maggio 1952.

(*Seguono le firme*).

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES RELATIVES A LA COMPETENCE PENALE EN MATIERE D'ABORDAGE ET AUTRES EVENEMENTS DE NAVIGATION SIGNEE A BRUXELLES, LE 10 MAI 1952

Les Hautes Parties Contractantes,

Ayant reconnu l'utilité de fixer de commun accord certaines règles uniformes sur la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation, ont décidé de conclure une convention à cet effet et ont convenu de ce qui suit:

Article premier

Au cas d'abordage ou de tout autre événement de navigation concernant un navire de mer et qui est de nature à engager la responsabilité pénale ou disciplinaire du capitaine ou de toute autre personne au service du navire, aucune poursuite ne pourra être intentée que devant les autorités judiciaires ou administratives de l'Etat dont le navire portait le pavillon au moment de l'abordage ou de l'événement de navigation.

Article 2

Dans le cas prévu à l'article précédent, aucune saisie ou retenue du navire ne pourra être ordonnée, même pour des mesures d'instruction, par des autorités autres que celles dont le navire portait le pavillon.

Article 3

Aucune disposition de la présente Convention ne s'oppose à ce qu'un Etat au cas d'abordage ou autre événement de navigation reconnaisse à ses propres autorités, le droit de prendre toutes mesures relatives aux certificats de compétence et licences qu'il a accordés, ou de poursuivre ses nationaux à raison des infractions commises pendant qu'ils étaient à bord d'un navire portant le pavillon d'un autre Etat.

Article 4

La présente Convention ne s'applique pas aux abordages ou autres événements de navigation survenus dans les ports et rades ainsi que dans les eaux intérieures.

En outre, les Hautes Parties Contractantes peuvent au moment de la signature, du dépôt des ratifications ou lors de leur adhésion à la Convention, se réserver le droit de poursuivre les infractions commises dans leurs propres eaux territoriales.

Article 5

Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à soumettre à arbitrage tous différends entre Etats pouvant résulter de l'interprétation ou l'application de la présente Convention, sans préjudice toutefois des obligations des Hautes Parties Contractantes qui ont convenu de soumettre leurs différends à la Cour Internationale de Justice.

Article 6

La présente Convention est ouverte à la signature des Etats représentés à la neuvième Conférence diplomatique de Droit Maritime. Le procès-verbal de signature sera dressé par les soins du Ministère des Affaires étrangères de Belgique.

Article 7

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés auprès du Ministère des Affaires étrangères de Belgique qui en notifiera le dépôt à tous les Etats signataires et adhérents.

Article 8

a) La présente Convention entrera en vigueur entre les deux premiers Etats qui l'auront ratifiée, six mois après la date du dépôt du deuxième instrument de ratification.

b) Pour chaque Etat signataire ratifiant la Convention après le deuxième dépôt, celle-ci entrera en vigueur six mois après la date du dépôt de son instrument de ratification.

Article 9

Tout Etat non représenté à la neuvième Conférence diplomatique de Droit Maritime pourra adhérer à la présente Convention.

Les adhésions seront notifiées au Ministère des Affaires étrangères de Belgique qui en avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents.

La Convention entrera en vigueur pour l'Etat adhérent six mois après la date de réception de cette notification, mais pas avant la date de son entrée en vigueur telle qu'elle est fixée à l'article 8 *a*).

Article 10

Toute Haute Partie Contractante pourra à l'expiration du délai de trois ans qui suivra l'entrée en vigueur à son égard de la présente Convention, demander la réunion d'une conférence chargée de statuer sur toutes les propositions tendant à la révision de la Convention.

Toute Haute Partie Contractante qui désirerait faire usage de cette faculté en avisera le Gouvernement belge qui se chargera de convoquer la conférence dans les six mois.

Article 11

Chacune des Hautes Parties Contractantes aura le droit de dénoncer la présente Convention à tout moment après son entrée en vigueur à son égard. Toutefois, cette dénonciation ne prendra effet qu'un an après la date de réception de la notification de dénonciation au Gouvernement belge qui en avisera les autres Parties Contractantes par la voie diplomatique.

Article 12

a) Toute Haute Partie Contractante peut, au moment de la ratification, de l'adhésion, ou à tout moment ultérieur, notifier par écrit au Gouvernement belge que la présente Convention s'applique aux territoires ou à certains de territoires dont elle assure les relations internationales. La Convention sera applicable aux dits territoires six mois après la date de réception de cette notification par le Ministère des Affaires étrangères de Belgique, mais pas avant la date d'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard de cette Haute Partie Contractante.

b) Toute Haute Partie Contractante qui a souscrit une déclaration au titre du paragraphe *a*) de cet article, pourra à tout moment aviser le Ministère des Affaires étrangères de Belgique que la Convention cesse de s'appliquer au territoire en question. Cette dénonciation prendra effet dans le délai d'un an prévu à l'article 11.

c) Le Ministère des Affaires Etrangères de Belgique avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents de toute notification reçue par lui au titre du présent article.

FAIT à Bruxelles, en un seul exemplaire, le 10 mai 1952, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi.

Pour la République Fédérale d'Allemagne :

Dr. ANTON PFEIFFER
Dr. GUENTHER JOEL

Pour l'Autriche :

Pour la Belgique :

LILAR
J. A. DENOËL
H. DE VOS
SOHR
ANT. FRANCK

Pour le Brésil :

A. C. R. GABAGLIA
(Ad referendum)

Pour le Canada :

Pour la Colombie :

Pour Cuba :

Pour le Danemark :

N. V. BOEG

Pour l'Egypte :

Pour l'Espagne :

(Ad referendum):

MARQUIS DE MERRY DEL VAL
PELEGRIN BENITO
RAFAEL DE LA GUARDIA
M. GUBERN PUIG

Pour les Etats-Unis d'Amerique :

Pour la Finlande :

Pour la France :

PHILIPPE MONOD

Pour la Grèce :

DIMITRI CAPSALIS
G. MARIDAKIS

Pour l'Indonésie :

Pour l'Italie :

TORQUATO C. GIANNINI

Pour le Japon :

Pour le Liban :

Pour Monaco :

M. LOZÉ

Pour le Nicaragua :

J. RIVAS

Pour la Norvège :

Pour les Pays-Bas :

Pour le Pérou :

Pour le Portugal :

Pour le Royaume-Uni :

G. St. Cl. PILCHER
C. P. SCOTT-MALDEN
A. H. KENT

Pour le Saint-Siège :

Pour la Suède :

Pour la Suisse :

Pour la Thailande :

Pour la Turquie :

Pour l'Uruguay :

Pour le Venezuela :

Pour la Yougoslavie :

(Sous réserve de ratification ultérieure et acceptant la réserve prévue à l'article 4 de cette Convention):

P. NIKOLIC

TRADUZIONE NON UFFICIALE

NOTA BENE. — *I testi facenti fede sono unicamente quelli indicati nella Convenzione tra cui il testo in lingua francese qui sopra riportato.*

CONVENZIONE INTERNAZIONALE PER L'UNIFICAZIONE DI ALCUNE REGOLE RELATIVE ALLA COMPETENZA PENALE IN MATERIA DI ABBORDAGGIO E DI ALTRI INCIDENTI DI NAVIGAZIONE FIRMATA A BRUXELLES, IL 10 MAGGIO 1952

Le Alte Parti Contraenti,

Avendo riconosciuto l'utilità di fissare di comune accordo alcune regole uniformi relative alla competenza penale in materia di abbordaggio e di altri incidenti di navigazione, hanno deciso di concludere a tal fine una convenzione ed hanno convenuto quanto segue:

Articolo 1

In caso di abbordaggio o di qualunque altro incidente di navigazione riguardante una nave e di natura tale da comportare la responsabilità penale o disciplinare del capitano o di qualunque altra persona al servizio della nave, nessuna azione giudiziale potrà essere intentata se non davanti alle autorità giudiziarie o amministrative dello Stato di cui la nave batteva bandiera al momento dello abbordaggio o dell'incidente di navigazione.

Articolo 2

Nel caso previsto dal precedente articolo il sequestro o il fermo della nave potrà essere ordinato soltanto dalle autorità, anche per ragioni istruttorie, di cui la nave batteva bandiera.

Articolo 3

Nessuna disposizione della presente Convenzione si oppone a che uno Stato in caso di abbordaggio o di altro incidente di navigazione riconosca alle proprie autorità il diritto di adottare qualunque misura relativa ai certificati di competenza e licenze da esso rilasciati, o di perseguire i propri cittadini per le infrazioni commesse mentre si trovavano a bordo di una nave battente bandiera di un altro Stato.

Articolo 4

La presente Convenzione non viene applicata agli abbordaggi o ad altri incidenti di navigazione avvenuti nei porti e rade nonché nelle acque interne.

Inoltre, le Alte Parti Contraenti possono, al momento della firma, del deposito delle ratifiche o della loro adesione alla Convenzione, riservarsi il diritto di perseguire le infrazioni commesse nelle loro rispettive acque territoriali.

Articolo 5

Le Alte Parti Contraenti si impegnano a sottoporre ad arbitrato ogni controversia tra Stati derivante dall'interpretazione o dall'applicazione della presente Convenzione, fatti salvi tuttavia gli obblighi delle Alte Parti Contraenti che hanno convenuto di sottoporre le loro controversie alla Corte Internazionale di Giustizia.

Articolo 6

La presente Convenzione è aperta alla firma degli Stati rappresentati alla nona Conferenza diplomatica della navigazione di diritto marittimo. Il processo verbale della firma sarà redatto a cura del Ministero degli Affari Esteri del Belgio.

Articolo 7

La presente Convenzione sarà ratificata e gli strumenti di ratifica saranno depositati presso il Ministero degli Affari Esteri del Belgio che ne notificherà il deposito a tutti gli Stati firmatari o aderenti.

Articolo 8

a) La presente Convenzione entrerà in vigore tra i primi due Stati che l'avranno ratificata, sei mesi dopo la data di deposito del secondo strumento di ratifica.

b) Per ciascuno Stato firmatario che ratificherà la Convenzione dopo il secondo deposito, essa entrerà in vigore sei mesi dopo la data di deposito del suo strumento di ratifica.

Articolo 9

Gli Stati non rappresentati alla nona Conferenza diplomatica di diritto marittimo potranno aderire alla presente Convenzione.

Le adesioni saranno notificate al Ministero degli Affari Esteri del Belgio che ne informerà per via diplomatica tutti gli Stati firmatari e aderenti.

La Convenzione entrerà in vigore per lo Stato aderente sei mesi dopo la data di ricezione di detta notifica, ma non prima della data della sua entrata in vigore quale stabilita all'articolo 8 *a*).

Articolo 10

Ogni Alta Parte Contraente potrà, alla scadenza di un termine di tre anni dall'entrata in vigore nei suoi confronti della presente Convenzione, chiedere la convocazione di una Conferenza incaricata di decidere su tutte le proposte di revisione della Convenzione.

Ogni Alta Parte Contraente che desideri far uso di tale facoltà ne informerà il Governo belga che provvederà a convocare la Conferenza entro sei mesi.

Articolo 11

Ciascuna delle Alte Parti Contraenti avrà il diritto di denunciare la presente Convenzione in qualunque momento dopo la sua entrata in vigore nei suoi confronti. Tuttavia, tale denuncia non avrà effetto che un anno dopo la data di ricezione della notifica di denuncia da parte del Governo belga che ne informerà le altre Parti Contraenti per via diplomatica.

Articolo 12

a) Ogni Alta Parte Contraente può, al momento della ratifica, dell'adesione, o in qualunque altro momento, notificare per iscritto al Governo belga che la presente Convenzione si applica ai territori o ad alcuni territori di cui essa assicura le relazioni internazionali. La Convenzione sarà applicabile a detti territori sei mesi dopo la data di ricezione di tale notifica da parte del Ministero degli Affari Esteri del Belgio, ma non prima dell'entrata in vigore della presente Convenzione nei confronti di detta Alta Parte Contraente.

b) Ogni Alta Parte Contraente che ha sottoscritto la dichiarazione ai sensi della lettera *a*) del presente articolo, potrà in qualunque momento informare il Ministero degli Affari Esteri del Belgio che la Convenzione cessa di essere applicata al territorio in questione. Tale denuncia avrà effetto entro il termine di un anno come previsto all'articolo 11.

c) Il Ministero degli Affari Esteri del Belgio comunicherà per via diplomatica a tutti gli Stati firmatari e aderenti le notifiche da esso ricevute ai sensi del presente articolo.

FATTO a Bruxelles, in un unico esemplare, il 10 maggio 1952, nelle lingue francese e inglese, i due testi facenti ugualmente fede.

(*Seguono le firme*).