

SENATO DELLA REPUBBLICA
VIII LEGISLATURA

(N. 1988)

DISEGNO DI LEGGE

approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 27 luglio 1982

presentato dal Ministro degli Affari Esteri

(COLOMBO)

di concerto col Ministro di Grazia e Giustizia

(DARIDA)

e col Ministro della Marina Mercantile

(MANNINO)

(V. Stampato Camera n. 3267)

*Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza
il 29 luglio 1982*

**Adesione alla Convenzione delle Nazioni Unite sul trasporto
di merci per mare, adottata ad Amburgo il 31 marzo 1978,
e sua esecuzione**

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato ad aderire alla Convenzione delle Nazioni Unite sul trasporto di merci per mare, adottata ad Amburgo il 31 marzo 1978.

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data alla Convenzione di cui all'articolo precedente a decorrere dalla sua entrata in vigore in conformità all'articolo 30 della Convenzione stessa.

CONVENTION
des Nations Unies sur le transport
de marchandises par mer, 1978

PRÉAMBULE

Les Etats parties a la présente convention,

Ayant reconnu l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles relatives au transport de marchandises par mer,

Ont décidé de conclure une convention à cet effet et sont convenus de ce qui suit:

PREMIERE PARTIE
DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 1^{ER}.

(Définitions).

Dans la présente Convention:

1. le terme « transporteur » désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un chargeur.

2. Les termes « transporteur substitué » désignent toute personne à laquelle l'exécution du transport de marchandises, ou d'une partie de ce transport, est confiée par le transporteur et doivent s'entendre également de toute autre personne à laquelle cette exécution est confiée.

3. Le terme « chargeur » désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un transporteur et doit s'entendre également de toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle les marchandises sont effectivement remises au transporteur en relation avec le contrat de transport par mer.

4. Le terme « destinataire » désigne la personne habilitée à prendre livraison des marchandises.

5. Le terme « marchandises » doit s'entendre également des animaux vivants; lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette ou dans un engin de transport similaire ou lorsqu'elles sont emballées, le terme « marchandises » doit s'entendre également dudit engin de transport ou dudit emballage s'il est fourni par le chargeur.

6. Les termes « contrat de transport par mer » désignent tout contrat par lequel le transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par mer d'un port à un autre; toutefois, un contrat qui implique, outre un transport par mer, un transport par quelque autre mode n'est considéré comme un contrat de transport par mer aux fins de la présente Convention que dans la mesure où il se rapporte au transport par mer.

7. Le terme « connaissement » désigne un document faisant preuve d'un contrat de transport par mer et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer les marchandises contre remise de ce document. Cet engagement résulte d'une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne dénommée ou à ordre ou au porteur.

8. L'expression « par écrit » doit s'entendre également des communications par télégramme ou par télex notamment.

ARTICLE 2.

(*Champ d'application*).

1. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tous les contrats de transport par mer entre deux Etats différents lorsque:

a) le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un Etat contractant, ou

b) le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un Etat contractant, ou

c) l'un des ports à option de déchargement prévus dans le contrat de transport par mer est le port de déchargement effectif et que ce port est situé dans un Etat contractant, ou

d) le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis dans un Etat contractant, ou

e) le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer prévoit que les dispositions de la pré-

sente Convention ou celles d'une législation nationale leur donnant effet régiront le contrat.

2. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du transporteur substitué, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

3. Les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent pas aux contrats d'affrètement. Toutefois, lorsqu'un connaissement est émis en vertu d'un contrat d'affrètement, il est soumis aux dispositions de la présente Convention pour autant qu'il régit les relations entre le transporteur et le porteur du connaissement, si ce dernier n'est pas l'affréteur.

4. Lorsqu'un contrat prévoit le transport de marchandises par expéditions successives pendant un temps convenu, les dispositions de la présente Convention régissent chacune de ces expéditions. Toutefois, lorsqu'une expédition est faite dans le cadre d'un contrat d'affrètement, s'appliquent les dispositions du paragraphe 3 du présent article.

ARTICLE 3.

(Interprétation de la Convention).

Dans l'interprétation et l'application de la présente Convention, il sera tenu compte de son caractère international et de la nécessité d'en promouvoir l'uniformité.

DEUXIEME PARTIE

RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR

ARTICLE 4.

(Durée de la responsabilité).

1. Dans la présente Convention, la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement.

2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, les marchandises sont réputées être sous la garde du transporteur:

a) à partir du moment où celui-ci les prend en charge des mains:

i) du chargeur ou d'une personne agissant pour son compte; ou

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ii) d'une autorité ou autre tiers auquel les marchandises doivent être remises pour expédition, conformément aux lois et règlements applicables au port de chargement;

b) jusqu'au moment où il en effectue la livraison:

i) en remettant les marchandises au destinataire; ou

ii) dans les cas où le destinataire ne reçoit pas les marchandises du transporteur, en les mettant à la disposition du destinataire conformément au contrat ou aux lois ou aux usages du commerce considérés applicables au port de déchargement; ou

iii) en remettant les marchandises à une autorité ou autre tiers auquel elles doivent être remises conformément aux lois et règlements applicables au port de déchargement.

3. Dans les paragraphes 1 et 2 du présent article, la mention du transporteur ou du destinataire s'entend également de leurs préposés ou mandataires respectifs.

ARTICLE 5.

(Fondement de la responsabilité).

1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.

2. Il y a retard à la livraison lorsque les marchandises n'ont pas été livrées au port de déchargement prévu par le contrat de transport par mer, dans le délai expressément convenu ou, à défaut d'un tel accord, dans le délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent compte tenu des circonstances de fait.

3. L'ayant droit peut considérer les marchandises comme perdues si elles n'ont pas été livrées comme il est prescrit à l'article 4 dans les 60 jours consécutifs qui suivent l'expiration d'un délai de livraison conforme au paragraphe 2 du présent article.

4. a) Le transporteur est responsable:

i) des pertes ou dommages aux marchandises ou du retard à la livraison causés par l'incendie, si le demandeur prouve que l'incendie résulte d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires;

ii) des pertes, dommages ou retard à la livraison dont le demandeur prouve qu'ils résultent de la faute ou de la négligence

du transporteur, de ses préposés ou mandataires en ce qui concerne les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éteindre l'incendie et éviter ou atténuer ses conséquences.

b) Dans le cas où un incendie à bord du navire porte atteinte aux marchandises, si le demandeur ou le transporteur le désire, une enquête sera menée, conformément à la pratique des transports maritimes, afin de déterminer la cause et les circonstances de l'incendie, et un exemplaire du rapport de l'expert sera mis, sur demande, à la disposition du transporteur et du demandeur.

5. En cas de transport d'animaux vivants, le transporteur n'est pas responsable des pertes, dommages ou retards à la livraison qui tiennent aux risques particuliers inhérents à ce genre de transport. Si le transporteur établit qu'il s'est conformé aux instructions concernant les animaux qui lui ont été données par le chargeur et que, dans les circonstances de fait, la perte, le dommage ou le retard peut être imputé à ces risques particuliers, la perte, le dommage ou le retard est présumé avoir été ainsi causé, à moins qu'il ne soit prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte, en totalité ou en partie, d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires.

6. Le transporteur n'est pas responsable, sauf du chef d'avarie commune, lorsque la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte de mesures prises pour sauver des vies ou de mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer.

7. Lorsqu'une faute ou une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires, a concouru avec une autre cause à la perte, au dommage ou au retard à la livraison, le transporteur n'est responsable que dans la mesure de la perte, du dommage ou du retard qui est imputable à cette faute ou à cette négligence, à condition de prouver le montant de la perte ou du dommage ou l'importance du retard qui n'est pas imputable à ladite faute ou négligence.

ARTICLE 6.

(Limites de la responsabilité).

1. a) La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à une somme équivalant à 835 unités de compte par colis ou autre unité de chargement ou à 2,5 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

b) La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée

à une somme correspondant à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard, mais n'exécédant pas le montant total du fret payable en vertu du contrat de transport de marchandises par mer.

c) En aucun cas, le cumul des réparations dues par le transporteur en vertu des alinéas a) et b) du présent paragraphe ne peut dépasser la limite qui serait applicable en vertu de l'alinéa a) du présent paragraphe en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.

2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, la limite la plus élevée est calculée selon les règles ci-après:

a) lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, est considéré comme un colis ou autre unité de chargement tout colis ou unité dont il est indiqué au connaissement, si un connaissement est émis, ou sinon dans tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer qu'il est contenu dans cet engin. En dehors du cas prévu ci-dessus, les marchandises contenues dans cet engin sont considérées comme une unité de chargement;

b) lorsque cet engin lui-même a été perdu ou endommagé, ledit engin est considéré, s'il n'appartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme une unité distincte.

3. Par unité de compte, on entend l'unité de compte visée à l'article 26.

4. Le transporteur et le chargeur peuvent, d'un commun accord, fixer des limites de responsabilité supérieures à celles qui sont prévues au paragraphe 1.

ARTICLE 7.

(Recours judiciaires).

1. Les exonérations et limitations de responsabilité prévues par la présente Convention sont applicables dans toute action contre le transporteur pour pertes ou dommages subis par les marchandises faisant l'objet du contrat de transport par mer, ou pour retard à la livraison, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement.

2. Si cette action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur, ce préposé ou mandataire, s'il prouve avoir agi dans l'exercice de ses fonctions, est habilité à se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la présente Convention.

3. Sous réserve des dispositions de l'article 8, le montant total des réparations dues par le transporteur et les personnes visées au paragraphe 2 du présent article ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues par la présente Convention.

ARTICLE 8.

(Déchéance du droit de limiter la responsabilité).

1. Le transporteur ne peut pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 de l'article 7, un préposé ou un mandataire du transporteur ne peut pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé ou de ce mandataire, commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

ARTICLE 9.

(Marchandises en pontée).

1. Le transporteur n'est autorisé à transporter les marchandises en pontée que si ce transport est effectué conformément à un accord avec le chargeur ou aux usages du commerce considéré ou s'il est exigé par la réglementation en vigueur.

2. Si le transporteur et le chargeur sont convenus que les marchandises seront transportées en pontée ou pourront l'être, le transporteur en fera mention au connaissement ou sur tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer. En l'absence d'une telle mention, le transporteur aura la charge d'établir qu'un accord pour le transport en pontée a été conclu mais il n'aura pas le droit d'opposer cet accord à un tiers, y compris un destinataire, qui est détenteur de bonne foi du connaissement.

3. Lorsque les marchandises ont été transportées en pontée contrairement aux dispositions du paragraphe 1 du présent article ou lorsque le transporteur ne peut pas, en vertu du paragraphe 2 du présent article, invoquer un accord pour le transport en pontée, il est responsable, nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 5, des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison qui résultent uniquement du

transport en pontée, et l'étendue de sa responsabilité est déterminée conformément aux dispositions de l'article 6 ou de l'article 8 de la présente Convention, selon le cas.

4. Un transport de marchandises effectué en pontée contrairement à un accord stipulant expressément que le transport doit être effectué en cale est considéré comme un acte ou une omission du transporteur au sens de l'article 8.

ARTICLE 10.

(Responsabilité du transporteur et du transporteur substitué).

1. Lorsque l'exécution du transport ou d'une partie du transport a été confiée à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport par mer, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport, conformément aux dispositions de la présente Convention. Pour la partie du transport effectuée par le transporteur substitué, le transporteur est responsable des actes et omissions du transporteur substitué et de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

2. Toutes les dispositions de la présente Convention régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport par lui effectué. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 7 et du paragraphe 2 de l'article 8 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur substitué.

3. Tout accord particulier par lequel le transporteur assume des obligations qui ne lui incombent pas en vertu de la présente Convention ou renonce à des droits qui lui sont conférés par la présente Convention est sans effet à l'égard du transporteur substitué qui ne l'a pas accepté expressément et par écrit. Que le transporteur substitué ait ou non accepté cet accord, le transporteur reste néanmoins lié par les obligations ou les renonciations qui résultent dudit accord particulier.

4. Lorsque le transporteur et le transporteur substitué sont tenus l'un et l'autre et pour autant qu'ils sont responsables, leur responsabilité est conjointe et solidaire.

5. Le montant total des réparations dues par le transporteur, le transporteur substitué et leurs préposés et mandataires ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues dans la présente Convention.

6. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours pouvant exister entre le transporteur et le transporteur substitué.

ARTICLE 11.

(Transport par transporteurs successifs).

1. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 10, lorsqu'un contrat de transport par mer prévoit expressément qu'une partie spécifiée du transport auquel s'applique ledit contrat sera exécutée par une personne dénommée autre que le transporteur, il peut également y être stipulé que le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard à la livraison causé par un événement qui a eu lieu alors que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué pendant cette partie du transport. Néanmoins, toute stipulation limitant ou excluant cette responsabilité est sans effet si aucune procédure judiciaire ne peut être engagée contre le transporteur substitué devant un tribunal compétent en vertu du paragraphe 1 ou 2 de l'article 21. Le transporteur a la charge de prouver que la perte, le dommage ou le retard à la livraison a été causé par ledit événement.

2. Le transporteur substitué est responsable, conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 10, de la perte, du dommage ou du retard à la livraison causé par un événement qui s'est produit pendant que les marchandises étaient sous sa garde.

TROISIEME PARTIE

RESPONSABILITE DU CHARGEUR

ARTICLE 12.

(Règle générale).

Le chargeur n'est pas responsable du préjudice subi par le transporteur ou le transporteur substitué ni des dommages subis par le navire, à moins que ce préjudice ou ces dommages ne résultent de la faute ou de la négligence du chargeur, de ses préposés ou mandataires. Les préposés ou mandataires du chargeur ne sont pas non plus responsables de ce préjudice ni de ces dommages, à moins qu'ils ne résultent de leur faute ou de leur négligence.

ARTICLE 13.

(Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses).

1. Le chargeur appose sur les marchandises dangereuses une marque ou une étiquette indiquant de manière appropriée qu'elles sont dangereuses.

2. Lorsqu'il remet des marchandises dangereuses au transporteur ou à un transporteur substitué, le chargeur doit informer le transporteur ou le transporteur substitué, selon le cas, du caractère dangereux des marchandises et, si besoin est, indiquer les précautions à prendre. Si le chargeur manque à cette obligation et si le transporteur ou le transporteur substitué n'a pas d'une autre manière connaissance du caractère dangereux des marchandises:

a) le chargeur est responsable envers le transporteur et envers tout transporteur substitué du préjudice résultant de l'embarquement desdites marchandises; et

b) les marchandises peuvent à tout moment être débarquées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait matière à indemnisation.

3. Les dispositions du paragraphe 2 du présent article ne peuvent pas être invoquées par une personne qui, au cours du transport, a pris en charge les marchandises en sachant qu'elles étaient dangereuses.

4. Si, dans les cas où les dispositions de l'alinéa b) du paragraphe 2 du présent article ne s'appliquent pas ou ne peuvent pas être invoquées, les marchandises dangereuses deviennent effectivement un danger pour les personnes ou les biens, elles peuvent être débarquées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait matière à indemnisation, sauf lorsqu'il existe une obligation de contribuer aux avaries communes ou que le transporteur est responsable conformément aux dispositions de l'article 5.

QUATRIEME PARTIE

DOCUMENTS DE TRANSPORT

ARTICLE 14.

(Emission du connaissement).

1. Lorsque les marchandises sont prises en charge par le transporteur ou le transporteur substitué, le transporteur doit, sur demande du chargeur, émettre un connaissement.

2. Le connaissement peut être signé par une personne ayant reçu pouvoir du transporteur. Un connaissement signé par le capitaine du navire transportant les marchandises est réputé avoir été signé pour le compte du transporteur.

3. La signature apposée sur le connaissement peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, appliquée par perforation ou par

tampon, se présenter sous forme de symbole ou être portée par tout autre moyen mécanique ou électronique, si le procédé n'est pas incompatible avec la loi du pays où le connaissement est émis.

ARTICLE 15.

(Contenu du connaissement).

1. Le connaissement doit contenir, entre autres, les indications suivantes:

a) la nature générale des marchandises, les marques principales nécessaires à leur identification, une déclaration expresse le cas échéant du caractère dangereux des marchandises, le nombre de colis ou de pièces ainsi que le poids des marchandises ou leur quantité exprimée autrement, telles que ces indications ont été fournies par le chargeur;

b) l'état apparent des marchandises;

c) le nom et l'établissement principal du transporteur;

d) le nom du chargeur;

e) le destinataire, s'il a été désigné par le chargeur;

f) le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer et la date de prise en charge des marchandises au port de chargement;

g) le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer;

h) le nombre d'exemplaires originaux du connaissement, s'il en existe plusieurs;

i) le lieu d'émission du connaissement;

j) la signature du transporteur ou d'une personne agissant en son nom;

k) le fret dans la mesure où il doit être payé par le destinataire ou toute autre indication que le fret est dû par le destinataire;

l) la mention visée au paragraphe 3 de l'article 23;

m) l'indication, le cas échéant, que les marchandises seront ou pourront être transportées en pontée;

n) la date ou le délai de livraison des marchandises au port de déchargement, si cette date ou ce délai a fait l'objet d'un accord exprès entre les parties; et

o) la ou les limites supérieures de responsabilité lorsqu'elles sont fixées d'un commun accord conformément au paragraphe 4 de l'article 6.

2. Une fois que les marchandises sont à bord, le transporteur doit, sur demande du chargeur, lui délivrer un connaissement « embarqué » qui, en sus des indications prévues au paragraphe 1 du présent article, doit indiquer que les marchandises sont à bord d'un ou de plusieurs navires identifiés ainsi que la date ou les dates de chargement. Si le transporteur a précédemment délivré un connaissement ou tout autre document donnant droit à ces marchandises, le chargeur doit, à la demande du transporteur, lui restituer ce document en échange d'un connaissement « embarqué ». Pour satisfaire à la demande d'un connaissement « embarqué » de la part du chargeur, le transporteur peut modifier tout document précédemment délivré, à condition que le document ainsi modifié contienne tous les renseignements qui doivent être contenus dans un connaissement « embarqué ».

3. Le défaut d'une ou plusieurs des indications visées par le présent article n'affecte pas la nature juridique du document qui demeure un connaissement à condition toutefois de satisfaire aux conditions exigées au paragraphe 7 de l'article premier.

ARTICLE 16.

(Connaissement: réserves et force probante).

1. Si le connaissement contient des indications particulières concernant la nature générale, les marques principales, le nombre de colis ou de pièces ou le poids ou la quantité des marchandises, dont le transporteur ou la personne qui émet le connaissement en son nom sait ou a des raisons de soupçonner qu'elles ne représentent pas exactement les marchandises qu'il a effectivement prises en charge ou, si un connaissement « embarqué » a été émis, les marchandises qu'il a effectivement mises à bord ou s'il n'a pas eu des moyens suffisants de contrôler ces indications, le transporteur ou ladite personne doit faire dans le connaissement une réserve précisant ces inexactitudes, la raison de ses soupçons ou l'absence de moyens de contrôle suffisants.

2. Si le transporteur ou la personne qui émet le connaissement en son nom n'y fait pas mention de l'état apparent des marchandises, il est réputé avoir mentionné dans le connaissement que les marchandises étaient en bon état apparent.

3. A l'exception des indications pour lesquelles une réserve autorisée en vertu du paragraphe 1 du présent article a été faite et dans les limites de cette réserve:

a) le connaissement fait foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge ou, dans le cas d'un connaissement « embarqué », de la mise à bord par le transporteur des marchandises telles qu'elles sont décrites dans le connaissement;

b) la preuve contraire par le transporteur n'est pas admise lorsque le connaissement a été transmis à un tiers, y compris un destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement.

4. Un connaissement qui ne mentionne pas le fret, comme prévu au paragraphe 1, alinéa k), de l'article 15, ou n'indique pas d'une autre manière que le fret est dû par le destinataire ou qui n'indique pas les surestaries encourues au port de chargement dues par le destinataire constitue une présomption, sauf preuve contraire, qu'aucun fret ni surestaries ne sont dus par le destinataire. Toutefois, le transporteur n'est pas admis à faire la preuve contraire lorsque le connaissement a été transmis à un tiers, y compris un destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur l'absence d'une telle mention au connaissement.

ARTICLE 17.

(Garanties données par le chargeur).

1. Le chargeur est réputé avoir garanti au transporteur l'exactitude des indications relatives à la nature générale des marchandises, à leurs marques, leur nombre, leur quantité et leur poids, fournies par lui pour mention au connaissement. Le chargeur doit indemniser le transporteur du préjudice résultant de l'inexactitude de ces indications. Le chargeur reste tenu par cette garantie même si le connaissement a été transmis à un tiers. Le droit du transporteur à cette indemnisation ne limite en aucune façon sa responsabilité en vertu du contrat de transport par mer envers toute personne autre que le chargeur.

2. Toute lettre de garantie ou tout accord par lequel le chargeur s'engage à indemniser le transporteur de tout préjudice résultant de l'émission par le transporteur, ou par une personne agissant en son nom, d'un connaissement sans réserves quant aux indications fournies par le chargeur pour mention au connaissement ou à l'état apparent des marchandises, est sans effet à l'égard de tout tiers, y compris un destinataire, à qui le connaissement a été transmis.

3. Cette lettre de garantie ou cet accord est valable à l'égard du chargeur sauf lorsque le transporteur ou la personne agissant en son nom, en s'abstenant de faire les réserves visées au paragraphe 2 du présent article, a l'intention de léser un tiers, y compris un destinataire, qui agit en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement. Si, dans ce dernier cas, la réserve omise concerne les indications fournies par le chargeur pour mention au connaissement, le transporteur n'a droit à aucune indemnisation du chargeur en vertu du paragraphe 1 du présent article.

4. Dans le cas de lésion intentionnelle visé au paragraphe 3 du présent article, le transporteur est garant, sans bénéfice de la limi-

tation de responsabilité prévue par la présente Convention, de tout préjudice subi par un tiers, y compris un destinataire, qui a agi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement.

ARTICLE 18.

(Documents autres que les connaissements).

Si le transporteur émet un document autre qu'un connaissement pour constater la réception des marchandises à transporter, ce document fait foi, sauf preuve contraire, de la conclusion du contrat de transport par mer et de la prise en charge par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites.

CINQUIEME PARTIE

DROITS ET ACTIONS

ARTICLE 19.

(Avis de perte, de dommage ou de retard).

1. A moins que le destinataire ne donne par écrit au transporteur un avis de perte ou de dommage spécifiant la nature générale de cette perte ou de ce dommage au plus tard le premier jour ouvrable suivant le jour où les marchandises lui ont été remises, cette remise constitue une présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites dans le document de transport ou, si aucun document de transport n'a été émis, qu'elles ont été livrées en bon état.

2. Lorsque la perte ou le dommage n'est pas apparent, les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne deviennent applicables que si l'avis n'est pas donné par écrit dans un délai de 15 jours consécutifs à compter de la date à laquelle les marchandises ont été remises au destinataire.

3. Si l'état des marchandises a fait l'objet d'une inspection contradictoire au moment où celles-ci ont été remises au destinataire, il n'est pas nécessaire de donner avis par écrit de la perte ou du dommage constaté pendant ladite inspection.

4. En cas de perte ou de dommage certain ou présumé, le transporteur et le destinataire doivent se donner réciproquement toutes les facilités raisonnables pour procéder à l'inspection des marchandises et à la vérification du nombre des colis.

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

5. Aucune réparation n'est due pour le préjudice résultant du retard à la livraison à moins qu'un avis n'ait été donné par écrit au transporteur dans un délai de 60 jours consécutifs à compter de la date à laquelle les marchandises ont été remises au destinataire.

6. Si les marchandises ont été livrées par un transporteur substitué, tout avis qui lui est donné en, vertu du présent article a le même effet que s'il avait été donné au transporteur et tout avis donné au transporteur a le même effet que s'il avait été donné au transporteur substitué.

7. Si un avis de perte ou de dommage, spécifiant la nature générale de la perte ou du dommage, n'est pas donné par écrit au chargeur par le transporteur ou le transporteur substitué dans les 90 jours consécutifs suivant la plus éloignée des deux dates ci-après: celle à laquelle la perte ou le dommage s'est produit ou celle à laquelle la livraison des marchandises a été effectuée conformément au paragraphe 2 de l'article 4, il est présumé, sauf preuve contraire, que le transporteur ou le transporteur substitué n'a subi aucune perte ni dommage dû à une faute ou à une négligence du chargeur, de ses préposés ou mandataires.

8. Aux fins du présent article, un avis donné à une personne agissant au nom du transporteur ou du transporteur substitué, y compris le capitaine ou l'officier ayant la charge du navire, ou à une personne agissant au nom du chargeur, est réputé avoir été donné au transporteur, au transporteur substitué ou au chargeur, respectivement.

ARTICLE 20.

(Prescription des actions).

1. Toute action relative au transport de marchandises par mer en vertu de la présente Convention est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai de deux ans.

2. Le délai de prescription court à partir du jour où le transporteur a livré les marchandises ou une partie des marchandises, ou lorsque les marchandises n'ont pas été livrées, à partir du dernier jour où elles auraient dû l'être.

3. Le jour indiqué comme point de départ du délai de prescription n'est pas compris dans le délai.

4. La personne à qui une réclamation a été adressée peut à tout moment pendant le délai de prescription prolonger ce délai par une déclaration adressée par écrit à l'auteur de la réclamation. Le délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations.

5. Une action récursoire d'une personne tenue responsable pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes précédents, si elle l'est dans le délai déterminé par la loi de l'Etat où les poursuites sont engagées. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à 90 jours à compter de la date à laquelle la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.

ARTICLE 21.

(Compétence).

1. Dans tout litige relatif au transport de marchandises en vertu de la présente Convention, le demandeur peut, à son choix, intenter une action devant un tribunal qui est compétent au regard de la loi de l'Etat dans lequel ce tribunal est situé et dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux ou ports ci-après:

a) l'établissement principal du défendeur ou, à défaut, sa résidence habituelle;

b) le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu;

c) le port de chargement ou le port de déchargement;

d) tout autre lieu désigné à cette fin dans le contrat de transport par mer.

2. a) Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, une action peut être intentée devant les tribunaux de tout port ou lieu d'un Etat contractant où le navire effectuant le transport ou tout autre navire du même propriétaire a été saisi conformément aux règles applicables de la législation de cet Etat et du droit international. Toutefois, en pareil cas, à la requête du défendeur, le demandeur doit porter l'action à son choix devant l'une des juridictions visées au paragraphe 1 du présent article pour qu'elle statue sur la demande, mais le défendeur doit préalablement fournir une garantie suffisante pour assurer le paiement de toutes sommes qui pourraient être adjugées au demandeur;

b) le tribunal du port ou lieu de la saisie statuera sur le point de savoir si et dans quelle mesure la garantie est suffisante.

3. Aucune procédure judiciaire relative au transport de marchandises en vertu de la présente Convention ne peut être engagée en un lieu non spécifié au paragraphe 1 ou 2 du présent article. La disposition du présent paragraphe ne fait pas obstacle à la compétence des tribunaux des Etats contractants en ce qui concerne les mesures provisoires ou conservatoires.

4. a) Lorsqu'une action a été intentée devant un tribunal compétent en vertu du paragraphe 1 ou 2 du présent article ou lorsqu'un jugement a été rendu par un tel tribunal, il ne peut être engagé de nouvelle action entre les mêmes parties et fondée sur la même cause à moins que le jugement du tribunal devant lequel la première action a été intentée ne soit pas exécutoire dans le pays où la nouvelle procédure est engagée;

b) aux fins du présent article, les mesures ayant pour objet d'obtenir l'exécution d'un jugement ne sont pas considérées comme l'engagement d'une nouvelle action;

c) aux fins du présent article, le renvoi d'une action devant un autre tribunal dans le même pays, ou devant un tribunal d'un autre pays, conformément à l'alinéa a) du paragraphe 2 du présent article, n'est pas considéré comme l'engagement d'une nouvelle action.

5. Nonobstant les dispositions des paragraphes précédents, tout accord d'élection de for conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport par mer est valable.

ARTICLE 22.

(Arbitrage).

1. Sous réserve des dispositions du présent article, les parties peuvent prévoir, par un accord constaté par écrit, que tout litige relatif au transport de marchandises en vertu de la présente Convention sera soumis à l'arbitrage.

2. Lorsqu'un contrat d'affrètement contient une disposition prévoyant que les litiges découlant de son exécution seront soumis à l'arbitrage et qu'un connaissement émis conformément à ce contrat d'affrètement ne spécifie pas par une clause expresse que cette disposition lie le porteur du connaissement, le transporteur ne peut pas opposer cette disposition à un détenteur de bonne foi du connaissement.

3. La procédure d'arbitrage est engagée, au choix du demandeur:

a) soit en un lieu sur le territoire d'un Etat dans lequel est situé:

i) l'établissement principal du défendeur, ou, à défaut, sa résidence habituelle; ou

ii) le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu; ou

iii) le port de chargement ou le port de déchargement;

b) soit en tout autre lieu désigné à cette fin dans la clause ou le pacte compromissaire.

4. L'arbitre ou le tribunal arbitral applique les règles de la présente Convention.

5. Les dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article sont réputées incluses dans toute clause ou pacte compromissaire, et toute disposition de la clause ou du pacte qui y serait contraire est nulle.

6. Aucune disposition du présent article n'affecte la validité d'un accord relatif à l'arbitrage conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport par mer.

SIXIEME PARTIE

DISPOSITIONS SUPPLEMENTAIRES

ARTICLE 23.

(Clauses contractuelles).

1. Toute stipulation figurant dans un contrat de transport par mer dans un connaissement ou tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est nulle pour autant qu'elle déroge directement ou indirectement aux dispositions de la présente Convention. La nullité d'une telle stipulation n'affecte pas la validité des autres dispositions du contrat ou document où elle figure. Une clause cédant au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises, ou toute autre clause similaire, est nulle.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, le transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par la présente Convention.

3. Lorsqu'un connaissement ou tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis, ce document doit contenir une mention selon laquelle le transport est soumis aux dispositions de la présente Convention qui frappent de nullité toute stipulation y dérogeant au préjudice du chargeur ou du destinataire.

4. Lorsque l'ayant droit aux marchandises a subi un préjudice résultant d'une stipulation nulle en vertu du présent article, ou de l'omission de la mention visée au paragraphe 3 du présent article, le transporteur est tenu de payer à l'ayant droit aux marchandises, conformément à la présente Convention, l'éventuel complément de réparation dû afin d'obtenir la réparation de toute perte, dommage ou retard subi par les marchandises. En outre, le transporteur est tenu de rembourser les frais encourus par l'ayant droit dans le but d'exercer son droit, sous réserve que les frais encourus dans la procé-

dures au cours de laquelle la disposition ci-dessus est invoquée soient déterminés conformément à la loi de l'Etat où la procédure a été engagée.

ARTICLE 24.

(*Avaries communes*).

1. Aucune disposition de la présente Convention ne s'oppose à l'application des dispositions du contrat de transport par mer ou de la législation nationale relatives au règlement des avaries communes.

2. A l'exception de l'article 20, les dispositions de la présente Convention qui régissent la responsabilité du transporteur pour pertes ou dommages subis par les marchandises déterminent aussi la question de savoir si le destinataire peut refuser de contribuer aux avaries communes et si le transporteur est tenu d'indemniser le destinataire de sa contribution éventuelle aux avaries communes ou aux frais de sauvetage.

ARTICLE 25.

(*Autres conventions*).

1. La présente Convention n'affecte aucunement les droits ou obligations du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés et mandataires résultant des conventions internationales ou des dispositions de droit interne concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

2. Les dispositions des articles 21 et 22 de la présente Convention ne s'opposent pas à l'application des dispositions obligatoires d'une autre convention multilatérale déjà en vigueur à la date de la présente Convention et se rapportant à des questions traitées dans lesdits articles, à condition que le différend intéresse exclusivement des parties ayant leur établissement principal dans des Etats parties à cette autre convention. Cependant, le présent paragraphe n'affecte pas l'application du paragraphe 4 de l'article 22 de la présente Convention.

3. Il n'y aura pas de responsabilité en vertu des dispositions de la présente Convention à raison d'un dommage causé par un accident nucléaire si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage:

a) en application soit de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, telle qu'elle a été modifiée par son Protocole additionnel du 28 janvier 1964, soit de la Convention de Vienne du 21 mai 1963

relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires, ou

b) en vertu des dispositions de droit interne régissant la responsabilité de ces dommages, à condition toutefois que lesdites dispositions soient à tous égards aussi favorables pour les personnes pouvant être lésées par de tels dommages que la Convention de Paris ou la Convention de Vienne.

4. Il n'y aura pas de responsabilité en vertu des dispositions de la présente Convention à raison d'une perte, d'un dommage ou d'un retard à la livraison subi par des bagages pour lesquels le transporteur est responsable en vertu d'une convention internationale ou des dispositions du droit interne relatives au transport par mer des passagers et de leurs bagages.

5. Aucune disposition de la présente Convention n'interdit à un Etat contractant d'appliquer une autre convention internationale qui est déjà en vigueur à la date de la présente Convention et qui s'applique à titre obligatoire à des contrats de transport portant essentiellement sur un mode de transport autre que le transport par mer. Cette disposition s'applique également à toute révision ou modification ultérieure de ladite convention internationale.

ARTICLE 26.

(Unité de compte).

1. L'unité de compte visée à l'article 6 de la présente Convention est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés à l'article 6 sont convertis dans la monnaie nationale d'un Etat suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à une date convenue par les parties. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un Etat contractant qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un Etat contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

2. Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 du présent article peuvent, au moment de la signature ou au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, ou encore à tout moment par la suite, déclarer que les limites de la responsabilité prévus dans la présente Convention et applicables sur leur territoire sont fixées à:

12.500 unités monétaires par colis ou par unité de chargement ou 37,5 unités monétaires par kilogramme de poids brut des marchandises.

3. L'unité monétaire visée au paragraphe 2 du présent article correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale des montants indiqués au paragraphe 2 s'effectue conformément à la législation de l'Etat en cause.

4. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 et la conversion mentionnée au paragraphe 3 du présent article doivent être faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat contractant la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle qui est exprimée en unités de compte à l'article 6. Au moment de la signature ou lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ou lorsqu'ils se prévalent de l'option offerte au paragraphe 2 du présent article, et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans le résultat de la conversion, les Etats contractants communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1 du présent article ou les résultats de cette conversion conformément au paragraphe 3 du présent article, selon le cas.

SEPTIEME PARTIE

CLAUSES FINALES

ARTICLE 27.

(Dépositaire).

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est désigné comme dépositaire de la présente Convention.

ARTICLE 28.

(Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion).

1. La présente Convention est ouverte à la signature de tous les Etats, jusqu'au 30 avril 1979, au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York.

2. La présente Convention est sujette à ratification, acceptation ou approbation par les Etats signataires.

3. Après le 30 avril 1979, la présente Convention sera ouverte à l'adhésion de tous les Etats qui ne sont pas signataires.

4. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation et d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

ARTICLE 29.

(Réserve).

Aucune réserve à la présente Convention n'est autorisée.

ARTICLE 30.

(Entrée en vigueur).

1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

2. Pour tout Etat qui deviendra Etat contractant à la présente Convention après le date du dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt de l'instrument approprié au nom dudit Etat.

3. Chaque Etat contractant appliquera les dispositions de la présente Convention aux contrats de transport par mer qui seront conclus à partir de l'entrée en vigueur de la Convention à son égard.

ARTICLE 31.

(Dénonciation d'autres conventions).

1. Au moment où il deviendra Etat contractant à la présente Convention, tout Etat partie à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924 (Convention de 1924) notifiera au Gouvernement belge, en sa qualité de dépositaire de la Convention de 1924, qu'il dénonce ladite Convention, en déclarant que la dénonciation prendra effet à la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur à son égard.

2. Lors de l'entrée en vigueur de la présente Convention en vertu du paragraphe 1 de l'article 30, le dépositaire de la présente Convention, notifiera au Gouvernement belge en sa qualité de dépositaire de la Convention de 1924, la date de cette entrée en vigueur ainsi que les noms des Etats contractants à l'égard desquels la Convention est entrée en vigueur.

3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article s'appliquent *mutatis mutandis* aux Etats parties au Protocole, signé le 23 février 1968, portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement signée à Bruxelles le 25 août 1924.

4. Nonobstant les dispositions de l'article 2 de la présente Convention, aux fins du paragraphe 1 du présent article, un Etat contractant pourra, s'il le juge souhaitable, différer la dénonciation de la Convention de 1924 et de la Convention de 1924 modifiée par le Protocole de 1968 pendant une période maximum de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention. Dans ce cas, il notifiera son intention au Gouvernement belge. Pendant cette période transitoire, il devra appliquer aux Etats contractants la présente Convention à l'exclusion de toute autre.

ARTICLE 32.

(Révision et amendements).

1. A la demande d'un tiers au moins des Etats contractants à la présente Convention, le dépositaire convoque une conférence des Etats contractants ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.

2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention sera réputé s'appliquer à la Convention telle qu'elle aura été amendée.

ARTICLE 33.

(Révision des montants de limitation et de l'unité de compte ou de l'unité monétaire).

1. Nonobstant les dispositions de l'article 32, une conférence ayant pour seul objet de réviser les montants fixés à l'article 6 et au paragraphe 2 de l'article 26 ou de remplacer l'une ou l'autre ou l'une et l'autre des deux unités définies aux paragraphes 1 et 3 de l'article 26 par d'autres unités, sera convoquée par le dépositaire conformément au paragraphe 2 du présent article. La révision des montants n'est faite qu'à la suite d'une modification sensible de leur valeur réelle.

2. Une conférence de révision sera convoquée par le dépositaire à la demande d'un quart au moins des Etats contractants.

3. Toute décision de la Conférence sera prise à la majorité des deux tiers des Etats participants. L'amendement sera communiqué par le dépositaire à tous les Etats contractants pour acceptation et à tous les Etats signataires de la Convention pour information.

4. Tout amendement adopté entrera en vigueur le premier jour du mois qui suit l'année écoulée à compter de son acceptation par les deux tiers des Etats contractants. L'acceptation sera effectuée par le dépôt d'un instrument formel à cet effet auprès du dépositaire.

5. Après l'entrée en vigueur d'un amendement, un Etat contractant qui aura accepté l'amendement sera en droit d'appliquer la Convention telle qu'elle aura été amendée dans ses relations avec les Etats contractants qui, dans un délai de six mois après l'adoption de l'amendement, n'auront pas notifié au dépositaire qu'ils ne sont pas liés par ledit amendement.

6. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention sera réputé s'appliquer à la Convention telle qu'elle aura été amendée.

ARTICLE 34.

(Dénonciation).

1. Tout Etat contractant peut à tout moment dénoncer la présente Convention par notification écrite adressée au dépositaire.

2. La dénonciation prendra effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de réception de la notification par le dépositaire. Lorsqu'une période plus longue est spécifiée dans la notification, la dénonciation prendra effet à l'expiration de la période en question à compter de la date de réception de la notification.

Fait à Hambourg, le trente et un mars mil neuf cent soixante-dix-huit, en un seul original, dont les textes anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe sont également authentiques.

En foi de quoi les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

Du Brésil:

Nehemias GUEIROS

Du Chili:

Rafael EYZAGUIRRE ECHEVERRIA

De l'Egypte:

Mohsen CHAFIK

De l'Equateur:

Jaime RAMIREZ HIDALGO

Du Ghana:

Y. K. QUARTEY

De Madagascar:

Rahatoka SALOMON

Du Mexique:

Luis Alberto AMADO CASTRO

Du Panama:

Gaspar Gilberto WITGREEN

Du Portugal:

Artur DIAZ DA SILVA NOGUEIRA

De la République fédérale d'Allemagne:

Dr. Rolf HERBER

*Du Saint-Siège:*Mario PERESSIN
Bernhard SERVATIUS*Du Sénégal:*Aldourhame DIA
Guibril MAFAL DIOP
Médaune GUEYE
Cheikh Tidiane NANG*De Singapour:*

Warren KHOO LEANG HUAT

*Du Venezuela:*Dr. José MORENO PARTIDAS
Dr. Rojer YEPEZ

TRADUZIONE NON UFFICIALE

N. B. — *I testi facenti fede sono unicamene quelli indicati nella Convenzione, fra cui il testo in lingua francese qui sopra riportato.*

**CONVENZIONE
delle Nazioni Unite sul trasporto di merci via mare, 1978****PREAMBOLO**

Gli Stati parte della presente Convenzione,
Nel riconoscere l'utilità di fissare di comune accordo delle norme per il trasporto di merci via mare,
Hanno deciso di concludere a tal fine una convenzione ed hanno convenuto quanto segue:

**PARTE PRIMA
DISPOSIZIONI GENERALI****ARTICOLO 1.**

(Definizioni).

Nella presente Convenzione:

1. Per «vettore», si intende la persona dalla quale o a nome della quale un contratto di trasporto merci via mare è concluso con un caricatore.
2. Per «sostituto vettore», si intende la persona cui l'esecuzione di un trasporto merci, o parte di tale trasporto, è affidata dal vettore, e qualunque altra persona cui tale esecuzione è affidata.
3. Per «caricatore», si intende la persona dalla quale, o a nome o per conto della quale, un contratto di trasporto merci via mare è concluso con un vettore, e qualunque altra persona dalla quale, a nome o per conto della quale, le merci sono affidate al vettore in relazione al contratto di trasporto via mare.
4. Per «destinatario», si intende la persona abilitata a ricevere in consegna le merci.

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

5. Per «merci», si intendono anche animali vivi; qualora le merci siano riunite in un contenitore, *pallet* o altro analogo dispositivo di trasporto o siano imballate, per «merci» si intende pure il suddetto dispositivo di trasporto o il suddetto imballaggio se fornito dal caricatore.

6. Per «contratto di trasporto via mare», si intende qualsiasi contratto con il quale il vettore si impegna, dietro pagamento di un nolo, a trasportare merci via mare da un porto ad un altro; peraltro, un contratto che comporti, oltre al trasporto via mare, un altro modo di trasporto, va considerato come contratto di trasporto via mare ai fini della presente Convenzione, unicamente nella misura in cui si riferisce al trasporto marittimo.

7. Per «polizza di carico», si intende un documento che attesti un contratto di trasporto via mare e certifichi l'avvenuta presa in consegna o l'imbarco delle merci da parte del vettore, nonché l'impegno assunto da quest'ultimo di consegnare le merci dietro presentazione del documento suddetto. Tale impegno è evincibile a una menzione del documento in cui si stipula che le merci siano consegnate all'ordine di una data persona, all'ordine o al portatore.

8. Con l'espressione «per iscritto», si intendono pure le comunicazioni telegrafiche o via telex.

ARTICOLO 2.

(*Campo di applicazione*).

1. Le disposizioni di cui alla presente Convenzione si applicano a tutti i contratti di trasporto via mare fra due diversi Stati quando:

a) il porto di imbarco previsto dal contratto di trasporto via mare è situato in uno Stato contraente, ovvero

b) il porto di sbarco previsto dal contratto di trasporto via mare è situato in uno Stato contraente, ovvero

c) uno dei porti opzionali di sbarco previsti dal contratto di trasporto via mare è il porto effettivo di sbarco e tale porto è situato in uno Stato contraente, ovvero

d) la polizza di carico o altro documento attestante il contratto di trasporto via mare è emesso in uno Stato contraente, ovvero

e) la polizza di carico o altro documento attestante il contratto di trasporto via mare contempla che le disposizioni di cui alla presente Convenzione o quelle previste da una legislazione nazionale che ne dia attuazione regolino il contratto.

2. Le disposizioni di cui alla presente Convenzione trovano applicazione qualunque sia la nazionalità della nave, del vettore, del sostituto vettore, del caricatore, del destinatario o di ogni altra persona interessata.

3. Le disposizioni di cui alla presente Convenzione non si applicano ai contratti di noleggio. Tuttavia, qualora una polizza di carico venga emessa

in virtù di un contratto di noleggio, essa è soggetta alle disposizioni contemplate dalla presente Convenzione per quanto concerne i rapporti fra vettore e latore della polizza di carico, se quest'ultimo non è il noleggiatore.

4. Qualora un contratto preveda il trasporto di merci tramite successive spedizioni in un tempo convenuto, le disposizioni di cui alla presente Convenzione si applicano ad ognuna delle spedizioni suddette. Tuttavia, qualora una spedizione avvenga nell'ambito di un contratto di noleggio, si applicano le disposizioni di cui al paragrafo 3 del presente articolo.

ARTICOLO 3.

(Interpretazione della Convenzione).

Per l'interpretazione e l'applicazione della presente Convenzione, occorrerà tener conto del suo carattere internazionale e dell'esigenza di promuoverne l'uniformità.

PARTE SECONDA

RESPONSABILITÀ DEL VETTORE

ARTICOLO 4.

(Durata della responsabilità).

1. Ai fini della presente Convenzione, la responsabilità del vettore per quanto concerne le merci copre il periodo in cui le merci sono in sua custodia al porto di imbarco, durante il trasporto e al porto di sbarco.

2. Ai fini del primo paragrafo del presente articolo, le merci debbono ritenersi sotto custodia del vettore:

a) dal momento in cui le prende in consegna da parte:

i) del caricatore o di persona che agisce per conto di questi; ovvero

ii) di un'autorità o terzo cui le merci sono consegnate per essere spedite, conformemente alle leggi e ai regolamenti vigenti nel porto di imbarco;

b) fino a quando non ne effettua la consegna:

i) consegnando le merci al destinatario; ovvero

ii) ove il destinatario non riceva direttamente le merci da parte del vettore, mettendole a disposizione del destinatario, conformemente al contratto, o alle leggi o alla pratica commerciale vigenti nel porto di sbarco; ovvero

iii) consegnando le merci ad un'autorità o terzo cui debbono essere consegnate conformemente alle leggi ed ai regolamenti vigenti nel porto di sbarco.

3. Ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo, per «vettore» o per «destinatario» si intendono anche le persone da questi rispettivamente preposte o delegate.

ARTICOLO 5.

(Portata della responsabilità).

1. Il vettore è ritenuto responsabile del danno risultante da perdite o deterioramenti subiti dalle merci o da ritardi di consegna qualora l'evento causa di dette perdite, deterioramenti o ritardi si sia prodotto mentre le merci erano sotto sua custodia, ai sensi dell'articolo 4, salvo a dimostrare che da parte sua, dei suoi preposti o mandatari, sono state prese tutte le misure richieste dal caso onde evitare l'evento e le sue conseguenze.

2. Vi è ritardo nella consegna allorché le merci non sono state consegnate al porto di sbarco previsto dal contratto di trasporto via mare nei termini di tempo espressamente pattuiti, o, in mancanza di tale accordo, nei termini di tempo ragionevolmente imposti ad un vettore scrupoloso considerate le circostanze di fatto.

3. L'avente diritto può considerare le merci perse, qualora esse non siano state consegnate come prescritto all'articolo 4 nei 60 giorni successivi allo scadere del termine di consegna contemplato dal paragrafo 2 del presente articolo.

4. a) Il vettore è ritenuto responsabile:

i) delle perdite o deterioramenti delle merci o dei ritardi di consegna dovuti ad incendio, qualora il richiedente dimostri che l'incendio risulti da errore o negligenza del vettore, dei suoi preposti o mandatari;

ii) delle perdite, deterioramenti o ritardi di consegna che il richiedente dimostri esser dovuti ad errore o negligenza del vettore, dei suoi preposti o mandatari, in merito ai provvedimenti che potevano essere ragionevolmente presi per spegnere l'incendio ed evitarne o attenuarne le conseguenze;

b) qualora un incendio a bordo della nave danneggi le merci, e qualora l'attore oppure il vettore lo richieda, verrà condotta una inchiesta, conformemente alla prassi dei trasporti marittimi, onde accertare la causa e le circostanze dell'incendio, e copia del rapporto redatto dal perito sarà messo a disposizione del vettore e dell'attore, su sua richiesta.

5. Trattandosi di trasporti di animali vivi, il vettore non è ritenuto responsabile di perdite, danni o ritardi di consegna dovuti ai rischi particolari inerenti a questo genere di trasporti. Ove il vettore attesti di essersi conformato alle istruzioni relative agli animali affidatigli dal caricatore, e che, considerate le circostanze di fatto, le perdite, i danni o il ritardo sono imputabili a tali specifici rischi, perdite, danni o ritardi saranno imputati a dette specifiche cause, salvo provare che perdite, danni o ritardi sono in

parte o interamente ascrivibili ad errore o negligenza del vettore, o di suoi preposti o mandatari.

6. Salvo che a titolo di avaria comune, il vettore non è ritenuto responsabile per le perdite, danni o ritardi di consegna dovuti alle disposizioni prese per salvare vite umane o alle misure ragionevolmente prese per salvare beni in mare.

7. Ove un errore o la negligenza del vettore, dei suoi preposti o mandatari, abbia concorso con altra causa a provocare la perdita, il deterioramento o il ritardo nella consegna, il vettore è unicamente ritenuto responsabile di quella parte di perdita, danno o ritardo imputabile a suo errore o negligenza, purché dimostri qual è la portata della perdita, danno o ritardo non ascrivibile a suo errore o negligenza.

ARTICOLO 6.

(Limiti della responsabilità).

1. a) La responsabilità del vettore per il danno risultante da perdite o deterioramenti subiti dalle merci conformemente alle disposizioni di cui all'articolo 5 si limita ad una somma equivalente a 835 unità di conto per collo o altra unità di carico, ovvero a 2,5 unità di conto per chilo di peso lordo di merci andate perdute o deteriorate, applicandosi il valore limite più elevato;

b) la responsabilità del vettore in caso di ritardo nella consegna conformemente alle disposizioni di cui all'articolo 5 si limita ad una somma corrispondente a due volte e mezzo il nolo pagabile dalle merci che hanno subito ritardo, ma non eccede l'ammontare complessivo del nolo pagabile in virtù del contratto di trasporto merci via mare;

c) in alcun caso, il cumulo dei risarcimenti dovuti dal vettore in virtù dei capoversi a) e b) del presente paragrafo può superare il limite applicabile in virtù del capoverso a) del presente paragrafo in caso di totale perdita delle merci del cui trasporto il vettore si è assunto la responsabilità.

2. Ai fini del paragrafo 1 del presente articolo, il limite massimo è calcolato in base alle seguenti norme:

a) qualora un container, *pallet* o altra attrezzatura similare sia utilizzata per raggruppare merci, per collo o altra unità di carico si intende qualsiasi collo o unità indicata nella polizza di carico, se emessa, o in altro documento che faccia prova del contratto di trasporto via mare che sia contenuta nelle suindicate attrezzature. A parte il caso sopra contemplato, le merci contenute in tale tipo di dispositivo vanno considerate come singola unità di carico;

b) qualora tale attrezzatura vada persa o danneggiata, sarà considerata come distinta unità di carico a sé stante, se non appartiene al vettore o se non è da questi fornita.

3. Per unità di conto, si intende l'unità di conto contemplata all'articolo 26.

4. Vettore e caricatore possono, di comune accordo, fissare limiti di responsabilità superiori a quelli previsti al paragrafo 1.

ARTICOLO 7.

(Ricorsi giudiziari).

1. Le esenzioni e i limiti di responsabilità contemplati dalla presente Convenzione trovano applicazione in ogni azione promossa contro il vettore per perdite o danni subiti dalle merci facenti oggetto del contratto di trasporto marittimo o per ritardo nella consegna, che l'azione si fondi su responsabilità contrattuale, extracontrattuale o altro tipo di responsabilità.

2. Ove l'azione sia intentata contro un preposto o un mandatario del vettore, questi, qualora dimostri di aver agito nell'esercizio delle proprie funzioni, può valersi delle esenzioni e limiti di responsabilità invocabili dal vettore in virtù della presente Convenzione.

3. Fatte salve le disposizioni di cui all'articolo 8, l'ammontare complessivo dei risarcimenti dovuti dal vettore o persona contemplata al paragrafo 2 del presente articolo non può superare i limiti di responsabilità previsti dalla presente Convenzione.

ARTICOLO 8.

(Decadenza del diritto di limitazione della responsabilità).

1. Il vettore non può valersi della limitazione di responsabilità prevista dall'articolo 6 qualora si dimostri che perdite, danni o ritardi nella consegna risultino da un atto od omissione del vettore, vuoi intenzionalmente commesso onde provocare tali perdite, danni o ritardi, vuoi temerariamente commesso sapendo di causare probabili perdite, danni o ritardi.

2. Indipendentemente dalle disposizioni di cui al paragrafo 2 articolo 7, un preposto o mandatario del vettore non può valersi della limitazione di responsabilità contemplata all'articolo 6 qualora si dimostri che perdite, danni o ritardi nella consegna risultino da un atto od omissione di detto preposto o mandatario, vuoi intenzionalmente commesso onde provocare tali perdite, danni o ritardi, vuoi temerariamente commesso sapendo di causare probabili perdite, danni o ritardi.

ARTICOLO 9.

(Merci in coperta).

1. Il vettore è unicamente autorizzato a trasportare merci in coperta se tale trasporto è effettuato conformemente agli accordi presi con il caricatore o agli usi del commercio in questione o se imposto dalla regolamentazione vigente.

2. Qualora vettore e caricatore convengano che le merci siano trasportate in coperta o possano essere così trasportate, il vettore è tenuto a farne

menzione nella polizza di carico o in altro documento comprovante il contratto di trasporto via mare. In assenza di tale menzione, spetterà al vettore dimostrare che un accordo per il trasporto in coperta è stato concluso, ma non potrà contrapporre tale accordo ad un terzo, sia esso il destinatario, detentore in buona fede della polizza di carico.

3. Qualora le merci siano trasportate in coperta contrariamente alle disposizioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo, o qualora il vettore non possa, in virtù del paragrafo 2 del presente articolo, invocare un accordo per il trasporto delle merci in coperta, egli sarà ritenuto responsabile, indipendentemente dalle disposizioni di cui all'articolo 5, paragrafo 1, delle perdite o danni subiti dalle merci o del ritardo nella loro consegna unicamente derivanti dal trasporto in coperta, e la portata della sua responsabilità verrà determinata conformemente alle disposizioni di cui all'articolo 6 o all'articolo 8 della presente Convenzione, a seconda del caso.

4. Il trasporto di merci in coperta contrariamente ad un accordo che stipuli espressamente che le merci siano stivate deve considerarsi quale atto od omissione del vettore (passibile) ai sensi dell'articolo 8.

ARTICOLO 10.

(Responsabilità del vettore e del sostituto vettore).

1. Qualora l'effettuazione del trasporto o di parte di esso sia stata affidata ad un sostituto vettore, nell'esercizio o meno di una facoltà riconosciutagli dal contratto di trasporto via mare, il vettore sarà ritenuto nondimeno responsabile della globalità del trasporto stesso, conformemente alle disposizioni della presente Convenzione. Per la parte di trasporto effettuata dal sostituto vettore, il vettore sarà ritenuto responsabile degli atti e delle omissioni commesse dal sostituto vettore o da preposti o mandatari di questi nell'esercizio delle loro funzioni.

2. Tutte le disposizioni di cui alla presente Convenzione in materia di responsabilità del vettore trovano anche applicazione per quanto riguarda la responsabilità del sostituto vettore relativamente al trasporto da questi effettuato. Le disposizioni di cui all'articolo 7, paragrafi 2 e 3, e all'articolo 8, paragrafo 2, trovano applicazione nel caso di azione intentata contro un preposto o mandatario del sostituto vettore.

3. Qualsiasi specifico accordo con cui il vettore assume obblighi che non gli incombono in virtù della presente Convenzione o rinuncia a diritti conferitigli dalla presente Convenzione, non ha effetti nei confronti del sostituto vettore che non l'abbia espressamente sottoscritto. Che il sostituto vettore abbia o meno sottoscritto tale accordo, il vettore deve nondimeno ritenersi vincolato dagli obblighi o rinunzie risultanti da detto specifico accordo.

4. Ove vettore e sostituto vettore siano entrambi ritenuti responsabili e nella misura in cui tali risultino, la loro responsabilità è congiunta e solidale.

5. L'ammontare complessivo dei risarcimenti dovuti dal vettore, sostituto vettore o loro preposti o mandatari non può oltrepassare i limiti di responsabilità previsti dalla presente Convenzione.

6. Nessuna disposizione contemplata dal presente articolo pregiudica il diritto di ricorso esistente fra vettore e sostituto vettore.

ARTICOLO 11.

(Trasporto effettuato da successivi vettori).

1. Indipendentemente dalle disposizioni di cui all'articolo 10, paragrafo 1, qualora un contratto di trasporto via mare preveda espressamente che una data parte del trasporto cui il contratto si applica venga eseguita da persona che non è definita vettore, in esso può anche precisarsi che il vettore non è responsabile dell'eventuale perdita, danno o ritardo di consegna causato da evento prodottosi allorché le merci erano sotto custodia del sostituto vettore per quella parte del trasporto. Tuttavia, qualsiasi clausola tendente a limitare o ad escludere tale responsabilità non ha effetto qualora nessuna procedura giudiziaria possa essere intrapresa nei confronti del sostituto vettore dinanzi ad un tribunale competente in virtù dell'articolo 21, paragrafi 1 e 2. Al vettore incorre l'obbligo di provare che la perdita, danno o ritardo di consegna è dovuto all'evento suddetto.

2. Conformemente alle disposizioni di cui all'articolo 10, paragrafo 2, il sostituto vettore è responsabile per la perdita, danno o ritardo di consegna dovuto ad evento prodottosi allorché le merci erano sotto sua custodia.

PARTE TERZA

RESPONSABILITÀ DEL CARICATORE

ARTICOLO 12.

(Disposizioni generali).

Il caricatore non è responsabile del danno subito dal vettore o sostituto vettore né dei danni subiti dalla nave, a meno che tali danni non risultino esser dovuti ad errore o negligenza del caricatore, o di suoi preposti o mandatari. Le persone preposte o delegate dal caricatore non sono neppure responsabili di tali danni, a meno che questi non risultino esser dovuti a loro errore o negligenza.

ARTICOLO 13.

(Disposizioni speciali concernenti merci pericolose).

1. Il caricatore è tenuto ad apporre sulle merci pericolose un contrasegno o etichetta che indichi adeguatamente la loro pericolosità.

2. Nel rimettere merci pericolose al vettore o al sostituto vettore, il caricatore è tenuto ad informare il vettore o il sostituto vettore, a seconda

dei casi, della pericolosità delle merci, e, se necessario, a indicare le precauzioni da prendere. Qualora il caricatore non ottemperi a tale obbligo e qualora il vettore o il sostituto vettore non venga altrimenti a conoscenza della pericolosità delle merci:

a) il caricatore è responsabile nei confronti del vettore e del sostituto vettore del danno risultante dall'imbarco di dette merci; e

b) le merci potranno in qualsiasi momento esser sbarcate, distrutte o rese innocue, a seconda delle circostanze, senza che vi sia materia di indennizzo.

3. Le disposizioni contemplate al paragrafo 2 del presente articolo non possono esser invocate da persona che, durante il trasporto, prenda le merci in consegna pur sapendo della loro pericolosità.

4. Le disposizioni di cui al presente articolo, paragrafo 2, comma b), non applicandosi o non potendo essere invocate, qualora le merci pericolose divengano un effettivo pericolo per le persone od i beni, queste possono essere sbarcate, distrutte o rese innocue, come richiesto dalle circostanze, senza che vi sia materia di indennizzo, salvo che esista un obbligo a contribuire alle comuni avarie o che il vettore sia responsabile conformemente alle disposizioni di cui all'articolo 5.

PARTE QUARTA

DOCUMENTI DI TRASPORTO

ARTICOLO 14.

(Emissione della polizza di carico).

1. Al momento in cui le merci sono prese in consegna dal vettore o sostituto vettore, il vettore è tenuto ad emettere, su richiesta del caricatore, una polizza di carico.

2. La polizza di carico può essere sottoscritta da persona che sia stata a ciò delegata dal vettore. La polizza di carico sottoscritta dal capitano della nave che effettua il trasporto delle merci è da ritenersi sottoscritta per conto del vettore.

3. La firma apposta sulla polizza di carico può essere scritta a mano o impressa a stampa, applicata per perforazione o a timbro, presentarsi sotto forma di simbolo o essere apposta con altro mezzo meccanico o elettronico, purché il procedimento usato non sia incompatibile con la legge del paese in cui la polizza di carico è emessa.

ARTICOLO 15.

(Contenuto della polizza di carico).

1. La polizza di carico deve contenere, fra l'altro, le seguenti indicazioni:

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

- a) la natura generica delle merci, i principali contrassegni necessari alla loro identificazione, un'espressa dichiarazione, ove necessario, circa la pericolosità delle merci, il numero di colli o di pezzi nonché il peso delle merci o il loro quantitativo diversamente espresso, in base alle indicazioni fornite dal caricatore;
- b) lo stato apparente delle merci;
- c) la denominazione e la sede del vettore;
- d) la denominazione del caricatore;
- e) il destinatario, se designato dal caricatore;
- f) il porto di imbarco previsto nel contratto di trasporto via mare nonché la data in cui le merci sono state prese in consegna al porto di imbarco;
- g) il porto di sbarco previsto nel contratto di trasporto via mare;
- h) il numero di copie originali della polizza di carico, ove ne esistano varie;
- i) il luogo di emissione della polizza di carico;
- j) la firma del vettore o di persona da questi abilitata;
- k) il nolo nella misura in cui debba esser pagato dal destinatario o altra indicazione che specifichi che il nolo è a carico del destinatario;
- l) la menzione contemplata dall'articolo 23, paragrafo 3;
- m) l'indicazione, se del caso, che le merci saranno o potranno essere trasportate in coperta;
- n) la data o il termine di consegna delle merci al porto di sbarco, qualora tale data o termine sia stato oggetto di un apposito accordo fra le parti; nonché
- o) il o i limiti massimi di responsabilità, se stabiliti di comune accordo conformemente all'articolo 6, paragrafo 4.

2. Una volta che le merci sono a bordo, il vettore è tenuto, su richiesta del caricatore, a rilasciare a quest'ultimo una polizza di carico «imbarcato», che, oltre le indicazioni previste dal presente articolo, paragrafo 1, deve indicare che le merci si trovano a bordo di una o più navi specificate nonché la data o le date di imbarco. Qualora il vettore abbia precedentemente rilasciato una polizza di carico o altro documento che dia diritto a tali merci, il caricatore è tenuto, su richiesta del vettore, a restituirgli detto documento in cambio di una polizza di carico «imbarcato». Onde soddisfare la richiesta di una polizza di carico «imbarcato» da parte del caricatore, il vettore può modificare il documento precedentemente rilasciato, purché il documento così modificato contenga tutti i dati che debbono figurare su di una polizza di carico «imbarcato».

3. La mancanza di una o più delle indicazioni previste dal presente articolo non intacca la natura giuridica del documento che rimane una polizza di carico purché tuttavia soddisfi le condizioni imposte dall'articolo primo, paragrafo 7.

ARTICOLO 16.

(Polizza di carico: riserve ed efficacia probatoria).

1. Qualora la polizza di carico contenga particolari indicazioni circa la natura generica, i principali contrassegni e il numero di colli o di pezzi,

o il peso o il quantitativo delle merci, e qualora il vettore o la persona che emette a suo nome la polizza di carico sappia o abbia motivo di sospettare che tali indicazioni non corrispondono esattamente alle merci prese effettivamente in consegna, o alle merci effettivamente imbarcate se una polizza di carico «imbarcato» è stata emessa, o qualora non abbia avuto sufficientemente modo di controllare tali indicazioni, il vettore o detta persona è tenuto ad inserire nella polizza di carico una riserva che precisi le inesattezze, il motivo dei suoi sospetti o l'assenza di mezzi di controllo adeguati.

2. Qualora il vettore o la persona che emette a suo nome la polizza di carico non faccia menzione nella polizza dello stato apparente delle merci, si riterrà che abbia indicato nella polizza che le merci erano apparentemente in buono stato.

3. Fatte salve le indicazioni per le quali si può esprimere una riserva in virtù del paragrafo 1 del presente articolo, e nei limiti di tale riserva:

a) la polizza di carico fa fede, salvo prova contraria, della presa in consegna o, trattandosi di una polizza di carico «imbarcato», dell'imbarco da parte del vettore delle merci così come specificate nella polizza;

b) non si ammette prova contraria da parte del vettore qualora la polizza di carico sia stata trasmessa ad un terzo, sia esso il destinatario, che agisca in buona fede fondandosi sulla descrizione delle merci fattane dalla polizza.

4. Una polizza di carico che non menzioni il nolo, così come contemplato all'articolo 15, comma primo, lettera k), o non indichi diversamente che il nolo è a carico del destinatario o non precisi le controspese incorse al porto di imbarco a carico del destinatario, lascia presumere, salvo prova contraria, che alcun nolo né controspese sono a carico del destinatario. Tuttavia, non si ammette prova contraria da parte del vettore qualora la polizza di carico sia stata trasmessa ad un terzo, sia esso il destinatario, che agisca in buona fede fondandosi sulla mancanza di tale menzione nella polizza di carico.

ARTICOLO 17.

(Garanzie date dal caricatore).

1. Il caricatore è tenuto a fornire al vettore garanzie circa l'esattezza delle indicazioni relative alla natura in genere delle merci, ai loro contrassegni, al loro numero, al loro quantitativo e peso, dategli affinché figurino nella polizza di carico. Il caricatore è tenuto ad indennizzare il vettore del danno risultante dall'inesattezza di dette indicazioni. Il caricatore resta vincolato a tale garanzia anche quando la polizza di carico è trasmessa ad un terzo. Il diritto del vettore all'indennizzo non limita in alcun modo la responsabilità di quest'ultimo in virtù del contratto di trasporto via mare nei confronti di chiunque non sia il caricatore.

2. Qualsiasi lettera di garanzia o accordo con cui il caricatore si impegna ad indennizzare il vettore per qualunque danno derivante dall'emissione da parte di quest'ultimo, o di chi per lui, di una polizza di carico che non contenga riserve circa le indicazioni fornite dal caricatore desti-

nate a figurare nella polizza di carico, o circa lo stato apparente delle merci, è priva di valore nei confronti di qualunque persona terza, destinatario incluso, cui la polizza di carico è stata trasmessa.

3. Tale lettera di garanzia o accordo è valido nei confronti del caricatore, salvo che il vettore o chi per lui, nell'astenersi dal formulare le riserve contemplate al paragrafo 2 del presente articolo, non intenda ledere un terzo, destinatario incluso, il quale agisca basandosi sulla descrizione delle merci data dalla polizza di carico. Ove, in quest'ultimo caso, la riserva omessa riguardi le indicazioni fornite dal caricatore destinate a figurare nella polizza di carico, il vettore non ha diritto ad alcun indennizzo da parte del caricatore in virtù del paragrafo 1 del presente articolo.

4. In caso di lesione intenzionale come da paragrafo 3 del presente articolo, il vettore è da ritenersi garante, senza fruire dei limiti di responsabilità contemplati dalla presente Convenzione, per qualsiasi danno subito da un terzo, destinatario incluso, che abbia agito basandosi sulla descrizione delle merci data dalla polizza di carico.

ARTICOLO 18.

(Altri documenti rispetto alle polizze di carico).

Qualora il vettore emetta un documento diverso rispetto ad una polizza di carico per accertare il ricevimento delle merci da trasportare, tale documento, salvo prova contraria, attesterà la conclusione del contratto di trasporto via mare nonché la presa in consegna da parte del vettore delle merci che vi figurano descritte.

PARTE QUINTA

DIRITTI E AZIONI

ARTICOLO 19.

(Avviso di perdita, danno o ritardo).

1. Salvo che il destinatario non inoltri per iscritto al vettore un avviso di perdita o danno specificante la natura generica del danno o della perdita entro e non oltre il primo giorno lavorativo successivo a quello in cui le merci gli sono state consegnate, la consegna delle stesse costituisce presunzione, salvo prova contraria, che le merci sono state consegnate dal vettore come descritte dal documento di trasporto, o, qualora tale documento non sia stato emesso, che sono state consegnate in buono stato.

2. Qualora la perdita o il danno non siano apparenti, le disposizioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo trovano applicazione solo se non vi è stato avviso trasmesso per iscritto entro i 15 giorni successivi alla data di consegna delle merci al destinatario.

3. Qualora lo stato delle merci sia stato oggetto di ispezione in contraddittorio all'atto della loro consegna al destinatario, non sarà necessa-

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

rio trasmettere per iscritto avviso per la perdita o il danno constatato nel corso dell'ispezione suddetta.

4. In caso di perdita o di danno accertato o presunto, vettore e destinatario saranno tenuti a fornire l'un l'altro tutte le facilitazioni del caso onde procedere all'ispezione delle merci nonché alla verifica del numero dei colli.

5. Nessun risarcimento è dovuto per danno risultante da ritardo di consegna salvo che un avviso sia stato trasmesso per iscritto al vettore entro 60 giorni dalla data di consegna delle merci al destinatario.

6. Qualora le merci siano state consegnate da un sostituto vettore, qualsiasi avviso trasmessogli in virtù del presente articolo avrà gli stessi effetti che se trasmesso al vettore, e qualsiasi avviso trasmesso al vettore avrà gli stessi effetti che se trasmesso al sostituto vettore.

7. Qualora non giunga per iscritto al caricatore un avviso di perdita o di danno specificante la natura generica di detta perdita o danno, da parte del vettore o sostituto vettore entro 90 giorni dalla più remota delle due seguenti date: data in cui si è verificata la perdita o il danno o data in cui le merci sono state consegnate conformemente all'articolo 4, paragrafo 2, si riterrà, salvo prova contraria, che il vettore o il sostituto vettore non abbia subito alcuna perdita o danno dovuto a errore o negligenza del caricatore, dei suoi preposti o mandatari.

8. Ai fini del presente articolo, un avviso consegnato a chi agisce in nome del vettore o sostituto vettore, sia esso il capitano o l'ufficiale responsabile, o a chi agisce in nome del caricatore è da ritenersi trasmesso al vettore, al sostituto vettore o al caricatore, rispettivamente.

ARTICOLO 20.

(Prescrizione delle azioni).

1. Qualsiasi azione relativa al trasporto di merci via mare in virtù della presente Convenzione si prescrive qualora non sia stato avviato nel termine di due anni un procedimento giudiziario o arbitrale.

2. Il termine di prescrizione decorre dal giorno in cui il vettore ha consegnato le merci o parte di esse, o, se le merci non sono state consegnate, dal giorno in cui avrebbero dovuto esserlo.

3. Il giorno indicato quale giorno di decorrenza del termine di prescrizione non è compreso nel termine.

4. La persona cui un reclamo è stato inoltrato può in qualunque momento durante il termine di prescrizione protrarre il termine stesso con una dichiarazione rivolta per iscritto all'autore del reclamo. Il termine può essere nuovamente protratto con una o più altre dichiarazioni.

5. Un'azione di regresso potrà essere esercitata da persona che figuri responsabile anche dopo lo scadere del termine di prescrizione previsto nei precedenti paragrafi, purché entro il termine fissato dalla legge dello

Stato in cui l'azione giudiziaria è stata promossa. Tuttavia, tale termine non potrà essere inferiore a 90 giorni a partire dalla data in cui chi esercita l'azione di regresso ha composto il reclamo o ha ricevuto notifica della citazione.

ARTICOLO 21.

(Competenza).

1. In qualsiasi lite relativa al trasporto merci, in virtù della presente Convenzione, l'attore può, a sua discrezione, intentare un procedimento dinnanzi a un tribunale competente secondo la legge dello Stato in cui il tribunale è situato e sotto la cui giurisdizione rientra uno dei luoghi o porti qui di seguito specificati:

- a) sede principale del convenuto o, in difetto, sua residenza abituale;
- b) luogo ove il contratto è stato stipulato, purché il convenuto vi abbia una sede, una succursale od un'agenzia attraverso la quale il contratto sia stato stipulato;
- c) porto di imbarco o porto di sbarco;
- d) altro luogo all'uopo indicato nel contratto di trasporto via mare.

2. a) Indipendentemente dalle disposizioni precedenti del presente articolo, un'azione potrà essere intentata dinanzi ai tribunali di qualsiasi porto o luogo di uno Stato contraente ove la nave che effettuò il trasporto o qualsiasi altra nave dello stesso proprietario è stata pignorata conformemente alle norme applicabili della legislazione di tale Stato e del diritto internazionale. In tal caso, tuttavia, su richiesta del convenuto, l'attore dovrà, a sua discrezione, portare il procedimento dinnanzi a una delle giurisdizioni contemplate al paragrafo 1 del presente articolo affinché deliberi sull'istanza, ma il convenuto dovrà precedentemente fornire garanzie sufficienti ad assicurare il pagamento di qualsiasi somma aggiudicabile all'attore;

b) il tribunale del porto o del luogo del pignoramento delibererà se ed in che misura le garanzie fornite sono sufficienti.

3. Nessun procedimento giudiziario relativo al trasporto di merci in virtù della presente Convenzione può essere promosso in luogo non specificato al paragrafo 1 o 2 del presente articolo. La disposizione di cui al presente paragrafo non pregiudica la competenza dei tribunali degli Stati contraenti per quanto concerne i provvedimenti provvisori o cautelativi.

4. a) Qualora un'azione sia stata intentata dinanzi ad un tribunale competente in virtù del paragrafo 1 o 2 del presente articolo, o qualora una sentenza sia stata emessa da tale tribunale, nessun nuovo procedimento potrà essere promosso fra le stesse parti e sullo stesso merito a meno che la sentenza del tribunale dinanzi al quale il primo procedimento è stato intentato non sia esecutiva nel paese in cui il nuovo procedimento è promosso;

b) ai fini del presente articolo, i provvedimenti tendenti ad ottenere l'esecuzione di una sentenza non debbono considerarsi come promozione di un nuovo procedimento;

c) ai fini del presente articolo, il rinvio di un procedimento dinanzi ad un altro tribunale dello stesso paese, o dinanzi ad un tribunale di un altro paese, conformemente alla lettera a), paragrafo 2, del presente articolo, non deve considerarsi come promozione di un nuovo procedimento.

5. Indipendentemente dalle disposizioni dei precedenti paragrafi, qualsiasi accordo concluso fra le parti per l'elezione del foro competente a seguito di controversia sorta sul contratto di trasporto via mare è da ritenersi valido.

ARTICOLO 22.

(Arbitrato).

1. Fatte salve le disposizioni del presente articolo, le parti potranno prevedere, con accordo stipulato per iscritto, che qualsiasi controversia relativa al trasporto di merci in virtù della presente Convenzione sia soggetta ad arbitrato.

2. Qualora un contratto di noleggio contempli una disposizione che preveda che le controversie risultanti dalla sua esecuzione sono soggette ad arbitrato, e qualora una polizza di carico emessa in conformità con tale contratto di noleggio non specifichi con apposita clausola che detta disposizione vincola il detentore della polizza di carico, il vettore non potrà far valere detta disposizione ad un detentore in buona fede della polizza di carico.

3. La procedura arbitrale sarà avviata, a discrezione dell'attore:

a) o in un luogo sito sul territorio di uno Stato in cui si trova:

i) la principale sede del convenuto, o, in difetto, la sua abituale residenza; o

ii) il luogo ove il contratto è stato stipulato, purché il convenuto vi abbia una sede, una succursale od una agenzia attraverso la quale il contratto è stato stipulato; o

iii) il porto di imbarco o il porto di sbarco;

b) o in altro luogo all'uopo definito nella clausola o nel patto compromissorio.

4. L'arbitro od il tribunale arbitrale applicherà le norme della presente Convenzione.

5. Le disposizioni di cui ai paragrafi 3 e 4 del presente articolo debbono ritenersi incluse in qualsiasi clausola o patto compromissorio, e qualsiasi disposizione della clausola o del patto che vi fosse contraria dovrà ritenersi nulla.

6. Nessuna disposizione del presente articolo pregiudica la validità di un accordo relativo all'arbitrato stipulato fra le parti a seguito di contratto sorta sul contratto di trasporto via mare.

PARTE SESTA
DISPOSIZIONI SUPPLEMENTARI

ARTICOLO 23.

(Clausole contrattuali).

1. Qualsiasi clausola del contratto di trasporto via mare, della polizza di carico o di altro documento attestante il contratto di trasporto via mare che deroghi direttamente o indirettamente alle disposizioni della presente Convenzione dovrà ritenersi nulla. La nullità di tale clausola non inficerà la validità delle altre disposizioni del contratto o del documento in cui figura. L'eventuale clausola che contempra la cessione al vettore dei proventi dell'assicurazione delle merci, o altra analoga clausola, dovrà ritenersi nulla.

2. Indipendentemente dalle disposizioni del paragrafo 1 del presente articolo, il vettore potrà assumersi responsabilità ed obblighi più gravosi di quelli previsti dalla presente Convenzione.

3. Ogni qualvolta sia emessa una polizza o altro documento comprovante il contratto di trasporto via mare, tale documento dovrà recare menzione che il trasporto è soggetto alle disposizioni della presente Convenzione che colpiscono di nullità qualsiasi clausola che vi deroghi a danno del caricatore o del destinatario.

4. Qualora l'avente diritto alle merci subisca un danno a seguito di una clausola nulla in virtù del presente articolo o della omessa menzione di cui al paragrafo 3 del presente articolo, il vettore sarà tenuto a versare all'avente diritto alle merci, in conformità con la presente Convenzione, l'eventuale supplemento di risarcimento dovuto a fronte delle perdite, danni o ritardi subiti dalle merci. Inoltre, il vettore sarà tenuto a rimborsare all'avente diritto le spese sostenute per far valere il proprio diritto, con riserva che le spese incorse nel procedimento in cui la disposizione di cui sopra è invocata, saranno determinate conformemente alla legge dello Stato ove il procedimento è promosso.

ARTICOLO 24.

(Avarie comuni).

1. Nessuna disposizione della presente Convenzione osta alla applicazione delle disposizioni del contratto di trasporto via mare o della legislazione nazionale circa il regolamento delle avarie comuni.

2. Fatto salvo l'articolo 20, le disposizioni della presente Convenzione che regolano la responsabilità del vettore per perdite o danni subiti dalle merci definiscono anche se il destinatario può rifiutarsi di concorrere alle avarie comuni e se il vettore è tenuto a indennizzare il destinatario per l'eventuale suo concorso alle avarie comuni o alle spese di salvataggio.

ARTICOLO 25.

(Altre convenzioni).

1. La presente Convenzione non pregiudica in alcun modo i diritti o gli obblighi del vettore, sostituto vettore o dei loro preposti o mandatari risultanti da convenzioni internazionali o da disposizioni di diritto interno circa i limiti di responsabilità dei proprietari di mezzi marittimi.

2. Le disposizioni di cui agli articoli 21 e 22 della presente Convenzione non ostano all'applicazione delle disposizioni obbligatorie di altra Convenzione multilaterale già vigente alla data della presente Convenzione e concernente questioni trattate da detti articoli, purché il contrasto interessi esclusivamente delle parti che abbiano la loro sede principale in Stati che hanno sottoscritto l'altra Convenzione. Il presente paragrafo, tuttavia, non pregiudica l'applicazione del paragrafo 4, articolo 22, della presente Convenzione.

3. Nessuna responsabilità in virtù delle disposizioni della presente Convenzione è riconosciuta per danni causati da incidente nucleare, qualora il gestore di un impianto nucleare sia responsabile per tali danni:

a) in applicazione sia della Convenzione di Parigi del 29 luglio 1960 circa la responsabilità civile nel campo dell'energia nucleare, così come modificata dal Protocollo addizionale del 28 gennaio 1964, sia della Convenzione di Vienna del 21 maggio 1963 relativa alla responsabilità civile in materia di danni nucleari, ovvero

b) in virtù delle disposizioni di diritto interno regolanti la responsabilità in caso di tale tipo di danni, purché tuttavia dette disposizioni siano sotto ogni aspetto altrettanto favorevole alla persona lesa da tali danni delle disposizioni di cui alla Convenzione di Parigi o alla Convenzione di Vienna.

4. Nessuna responsabilità è ascrivibile in virtù delle disposizioni della presente Convenzione per perdita, danno o ritardo di consegna di bagagli per i quali il vettore è responsabile in virtù di una convenzione internazionale o delle disposizioni di diritto interno relative al trasporto via mare di passeggeri e loro bagagli.

5. Nessuna disposizione della presente Convenzione vieta ad uno Stato contraente di applicare una diversa convenzione internazionale già vigente alla data della presente Convenzione, e che si applichi obbligatoriamente a contratti di trasporto riguardanti essenzialmente un modo di trasporto che non sia quello marittimo. Detta disposizione si applica pure a qualsiasi ulteriore revisione o modifica di detta Convenzione internazionale.

ARTICOLO 26.

(Unità di conto).

1. L'unità di conto contemplata all'articolo 6 della presente Convenzione è il diritto speciale di prelievo così come definito dal Fondo monetario internazionale. Le somme menzionate all'articolo 6 sono convertite

nella moneta nazionale di uno Stato in base al valore di tale moneta alla data della sentenza o ad una data convenuta fra le parti. Il valore, in diritti speciali di prelievo, della moneta nazionale di uno Stato contraente che è membro del Fondo monetario internazionale, è calcolato secondo il metodo di valutazione applicato dal Fondo monetario internazionale alla data in oggetto per le proprie operazioni e transazioni. Il valore, in diritti speciali di prelievo, della moneta nazionale di uno Stato contraente che non è membro del Fondo monetario internazionale è calcolato secondo il criterio fissato da tale Stato.

2. Tuttavia, gli Stati che non sono membri del Fondo monetario internazionale, e la cui legislazione non consente loro di applicare le disposizioni del paragrafo 1 del presente articolo, possono, al momento della firma o della ratifica, dell'accettazione, dell'approvazione o dell'adesione, o anche in qualsiasi momento successivo, dichiarare che i limiti di responsabilità previsti dalla presente Convenzione e applicabili sull'intero loro territorio sono fissati a:

12.500 unità monetarie per collo o per unità di carico o 37,5 unità monetarie per chilo di peso lordo di merci.

3. L'unità monetaria prevista al paragrafo 2 del presente articolo corrisponde a sessantacinque milligrammi e mezzo di oro al titolo di novecento millesimi di fino. La conversione in moneta nazionale delle somme indicate al paragrafo 2 è effettuata conformemente alla legislazione dello Stato in causa.

4. Il calcolo di cui all'ultima frase del paragrafo 1 e la conversione di cui al paragrafo 3 del presente articolo vanno effettuati in modo da esprimere nella moneta nazionale dello Stato contraente lo stesso valore reale, per quanto possibile, di quello espresso in unità di conto all'articolo 6. Al momento della firma o di depositare il loro strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione, o nel valersi dell'opzione loro offerta dal paragrafo 2, del presente articolo, nonché ogni qualvolta un mutamento interviene nel loro metodo di calcolo o nel risultato della conversione, gli Stati contraenti sono tenuti a trasmettere al depositario il loro metodo di calcolo conformemente al paragrafo 1 del presente articolo o i risultati di tale conversione conformemente al paragrafo 3 del presente articolo, a seconda del caso.

PARTE SETTIMA

CLAUSOLE FINALI

ARTICOLO 27.

(*Depositario*).

Il Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite è designato quale depositario della presente Convenzione.

ARTICOLO 28.

(Firma, ratifica, accettazione, approvazione e adesione).

1. La presente Convenzione è aperta alla firma di tutti gli Stati fino al 30 aprile 1979, presso la Sede dell'Organizzazione delle Nazioni Unite a New York.
2. La presente Convenzione è soggetta a ratifica, accettazione o approvazione da parte degli Stati firmatari.
3. Successivamente al 30 aprile 1979, la presente Convenzione sarà aperta all'adesione di tutti gli Stati non firmatari.
4. Gli strumenti di ratifica, accettazione, approvazione e adesione saranno depositati presso il Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite.

ARTICOLO 29.

(Riserve).

Nessuna riserva è consentita alla presente Convenzione.

ARTICOLO 30.

(Entrata in vigore).

1. La presente Convenzione entrerà in vigore il primo giorno del mese successivo allo spirare del termine di un anno dalla data del deposito del ventesimo strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione.
2. Per ogni Stato che diverrà parte contraente della presente Convenzione dopo la data del deposito del ventesimo strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione, la presente Convenzione entrerà in vigore il primo giorno del mese successivo allo spirare di un termine di un anno dalla data del deposito dell'apposito strumento a nome del suddetto Stato.
3. Ciascuno Stato contraente applicherà le disposizioni della presente Convenzione ai contratti di trasporto per mare che saranno conclusi a partire dall'entrata in vigore della Convenzione nei suoi confronti.

ARTICOLO 31.

(Denuncia di altre convenzioni).

1. Al momento di divenire Stato contraente della presente Convenzione, ogni Stato parte della Convenzione internazionale per l'unificazione di talune norme in materia di polizze di carico, firmata a Bruxelles il 25 agosto 1924 (Convenzione del 1924) notificherà al Governo belga, nella sua qualità di depositario della Convenzione del 1924, la denuncia di detta Convenzione, dichiarando che la denuncia stessa avrà effetto a partire

dalla data in cui la presente Convenzione entrerà in vigore nei suoi confronti.

2. All'entrata in vigore della presente Convenzione in virtù del paragrafo 1, articolo 30, il depositario della presente Convenzione notificherà al Governo belga nella sua qualità di depositario della Convenzione del 1924 la data di detta entrata in vigore come pure i nomi degli Stati contraenti nei confronti dei quali la Convenzione è entrata in vigore.

3. Le disposizioni dei paragrafi 1 e 2 del presente articolo si applicano *mutatis mutandis* agli Stati parte del Protocollo firmato il 23 febbraio 1968 che modifica la Convenzione internazionale per l'unificazione di talune norme in materia di polizze di carico firmata a Bruxelles il 25 agosto 1924.

4. Indipendentemente dalle disposizioni dell'articolo 2 della presente Convenzione, ai fini del paragrafo 1 del presente articolo, uno Stato contraente potrà, se lo ritiene opportuno, differire la denuncia della Convenzione del 1924 nonché della Convenzione del 1924 modificata con Protocollo del 1968 per un periodo massimo di cinque anni a partire dalla data di entrata in vigore della presente Convenzione. In tal caso, notificherà le sue intenzioni al Governo belga. Durante tale periodo transitorio, sarà tenuto ad applicare agli Stati contraenti la presente Convenzione e nessun'altra.

ARTICOLO 32.

(Revisione ed emendamenti).

1. Su richiesta di almeno un terzo degli Stati contraenti della presente Convenzione, il depositario convocherà una conferenza degli Stati contraenti avente per oggetto la revisione o l'emendamento della presente Convenzione.

2. Qualsiasi strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione depositato dopo l'entrata in vigore di un emendamento della presente Convenzione dovrà ritenersi applicabile alla Convenzione così come emendata.

ARTICOLO 33.

(Revisione delle somme limite nonché dell'unità di conto o dell'unità monetaria).

1. Indipendentemente dalle disposizioni dell'articolo 32, una conferenza avente come unico scopo la revisione delle somme stabilite all'articolo 6 e all'articolo 26, paragrafo 2, ovvero la sostituzione di una delle due o di entrambe le unità definite all'articolo 26, paragrafi 1 e 3, con altre unità, verrà convocata dal depositario in conformità col paragrafo 2 del presente articolo. La revisione delle somme non sarà effettuata che in seguito ad una sensibile modifica del loro valore reale.

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

2. Una conferenza di revisione sarà convocata dal depositario su richiesta di almeno un quarto degli Stati contraenti.

3. Qualsiasi decisione della Conferenza sarà presa alla maggioranza dei due terzi degli Stati partecipanti. L'emendamento sarà comunicato dal depositario a tutti gli Stati contraenti per accettazione e a tutti gli Stati firmatari della Convenzione per informazione.

4. Qualsiasi emendamento adottato entrerà in vigore il primo del mese successivo al termine di un anno trascorso dalla sua accettazione da parte dei due terzi degli Stati contraenti. La sua accettazione avverrà con deposito di un apposito formale strumento presso il depositario.

5. Dopo l'entrata in vigore di un emendamento, uno Stato contraente che abbia accettato l'emendamento, sarà in diritto di applicare la Convenzione così come emendata nei suoi rapporti con gli Stati contraenti che non abbiano, entro sei mesi dall'adozione dell'emendamento, notificato al depositario di non sentirsi vincolati dall'emendamento stesso.

6. Qualsiasi strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione depositato successivamente all'entrata in vigore di un emendamento della presente Convenzione dovrà ritenersi applicabile alla Convenzione così come emendata.

ARTICOLO 34.

(Denuncia).

1. Qualsiasi Stato contraente può in qualsiasi momento denunciare la presente Convenzione con notifica scritta indirizzata al depositario.

2. La denuncia avrà effetto il primo del mese successivo allo scadere del termine di un anno dalla data di ricevimento della notifica da parte del depositario. Qualora sia specificato un periodo più prolungato nella notifica, la denuncia avrà effetto allo scadere del periodo in questione a partire dalla data di ricevimento della notifica.

Fatto ad Amburgo, il trentun marzo millenovecentosettantotto, in unico originale in cui i testi inglese, arabo, cinese, spagnolo, francese e russo sono ugualmente autentici.

In fede di che i sottoscritti plenipotenziari, debitamente autorizzati dai loro rispettivi governi, hanno firmato la presente Convenzione.

(Seguono le firme).