

Convenzione internazionale su l'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico ²

Conchiusa a Bruxelles il 25 agosto 1924
Approvata dall'Assemblea federale il 17 marzo 1954³
Strumento d'adesione depositato dalla Svizzera il 28 maggio 1954
Entrata in vigore per la Svizzera il 28 novembre 1954
(Stato 16 marzo 2012)

Art. 1

Nella presente Convenzione le seguenti espressioni hanno i significati qui a esse rispettivamente attribuiti, e cioè:

- a. «Vettore». Comprende il proprietario della nave o il noleggiatore che stipuli un contratto di trasporto con un caricatore;
- b. «Contratto di trasporto». Si riferisce solamente a contratti di trasporti per i quali una polizza di carico o altro simile documento che costituisca titolo sia stato emesso, in quanto tale documento si riferisca al trasporto di merci per mare, inclusavi ogni polizza di carico o altro simile documento come sopra emesso in virtù o in conseguenza di un contratto di noleggio, dal momento in cui questa polizza di carico o simile documento costituente titolo regola i rapporti fra un vettore e un possessore dello stesso;
- c. «Merci». Comprende le merci, le derrate, i beni e gli articoli di qualsiasi natura, eccetto gli animali e il carico che, in forza del contratto di trasporto, siasi convenuto di trasportare sulla coperta e sia così trasportato;
- d. «Nave». Significa qualsiasi bastimento addetto al trasporto di merci per mare;
- e. «Trasporto di merci». Comprende lo spazio di tempo che decorre dal momento in cui le merci sono caricate al momento in cui sono scaricate dalla nave.

Art. 2

Salvo quanto è stabilito dall'articolo 6, il vettore, in base a qualsiasi contratto di trasporto di merci per mare, sarà soggetto agli obblighi e alle responsabilità e godrà

RU **1954** 672; FF **1953** II 781 ediz. franc., **1953** III 749 ediz. ted.

¹ Dal testo originale francese.

² Le mod. del 23 feb. 1968 (RS **0.747.354.111**; RU **1977** 1077) e quelle del 21 dic. 1979 (RS **0.747.354.112**; RU **1988** 927) sono inserite nel presente testo ma sono applicabili unicamente agli Stati che le hanno ratificate, vedi dunque il relativo campo d'applicazione.

³ N. 2 del DF del 17 mar. 1954 (RU **1954** 663).

dei diritti e delle immunità qui sotto indicate, relativamente alla caricazione, rimaneggiamento, stivaggio, trasporto, custodia, cura e scaricazione delle merci.

Art. 3

§ 1

Il vettore, prima dell'inizio del viaggio e al principio dello stesso, sarà obbligato a esercitare la dovuta diligenza per:

- a. mettere la nave in condizioni di navigabilità;
- b. convenientemente equipaggiare, attrezzare, approvvigionare la nave;
- c. rendere le stive, i locali frigoriferi e tutte le altre parti della nave in cui le merci sono trasportate, sicure e atte a ricevere, trasportare e conservare le merci.

§ 2

Subordinatamente alle disposizioni dell'articolo 4 il vettore dovrà appropriatamente e accuratamente caricare, rimaneggiare, stivare, trasportare, conservare, curare e scaricare le merci trasportate.

§ 3

Il vettore, o il capitano o l'agente del vettore, dopo aver preso in consegna le merci, dovrà, a richiesta del caricatore, emettere a favore del caricatore una polizza di carico dalla quale risultino, fra le altre cose:

- a. le principali marche necessarie per l'identificazione delle merci, quali sono, per iscritto, fornite dal caricatore prima che cominci la caricazione di esse merci, purché tali marche siano impresse, o siano altrimenti in modo chiaro poste in evidenza sopra le merci, se queste sono ricoperte, o sulle casse o involucri in cui queste merci sono contenute, in modo tale da rimanere normalmente leggibili fino al termine del viaggio;
- b. il numero dei colli e dei pezzi, o la quantità o il peso a seconda dei casi, giustamente le dichiarazioni scritte del caricatore;
- c. lo stato e la condizione apparente delle merci.

Tuttavia nessun vettore, capitano o agente del vettore sarà in obbligo di dichiarare o di menzionare nella polizza di carico marche, numero, quantità o peso, che egli abbia ragionevole motivo di sospettare non rappresentino in modo esatto le merci effettivamente da lui ricevute o che egli abbia avuto ragionevoli mezzi di verificare.

§ 4

Questa polizza di carico costituirà presunzione, salvo prova contraria, che il vettore ha ricevuto le merci in essa polizza descritte in conformità del paragrafo 3 a, b e c. Nondimeno, la prova contraria non è ammessa qualora la polizza di carico sia stata trasferita a un terzo titolare di buona fede.⁴

⁴ Per. introdotto dall'art. 1 par. 1 del Prot. del 23 feb. 1968, approvato dall'AF il 24 set. 1975, in vigore dal 23 giu. 1977 (RU 1977 1077 1074; FF 1975 I 917).

§ 5

Il caricatore sarà considerato come garante verso il vettore dell'esattezza, al tempo della caricazione, delle marche, numero, quantità, e peso come da esso dichiarati e il caricatore dovrà tenere indenne il vettore da ogni perdita, danni e spese sorgenti o risultanti da inesattezze in ordine a tali specificazioni. Il diritto del vettore a tale indennità non limiterà in alcun modo la sua responsabilità e il suo obbligo in virtù del contratto di trasporto verso qualsiasi altra persona che non sia il caricatore.

§ 6

Eccetto il caso in cui venga dato avviso per iscritto delle perdite o dei danni e della generica natura di tali perdite e danni al vettore o al suo agente al porto di scaricazione prima o all'atto della rimozione delle merci e del loro trasferimento nel possesso della persona che abbia diritto alla riconsegna di esse, in forza del contratto di trasporto, questa rimozione costituirà una presunzione, salvo prova contraria, della riconsegna, da parte del vettore, delle merci, in conformità delle enunciazioni della polizza di carico.

Se le perdite o i danni non sono apparenti l'avviso dev'essere dato nei tre giorni dalla riconsegna.

Le riserve scritte non sono necessarie se la condizione delle merci sia stata, al tempo del loro ricevimento, oggetto di una constatazione in contraddittorio.

Con riserva delle disposizioni del paragrafo 6^{bis}, il vettore e la nave sono comunque esonerati da qualsiasi responsabilità relativa alle merci, a meno che un'azione sia promossa entro un anno dalla consegna o dalla data in cui avrebbero dovuto essere state consegnate. Questo termine può nondimeno essere prolungato mediante accordo concluso tra le Parti, posteriormente all'evento che ha dato origine all'azione.⁵

Nel caso di ogni effettiva o presunta perdita o danno, il vettore e il ricevitore consentiranno reciprocamente ogni ragionevole facilitazione per ispezionare e verificare il numero dei colli.

§ 6^{bis} 6

Le azioni di regresso possono essere esercitate anche dopo la scadenza del termine previsto nel paragrafo precedente, e esse sono promosse entro il termine stabilito dalla legge del tribunale adito. Nondimeno, questo termine non può essere inferiore a tre mesi a contare dalla data in cui la persona che promuove l'azione di regresso ha soddisfatto la pretesa o ha ricevuto il reclamo.

§ 7

Dopo che le merci sono state caricate la polizza di carico da emettersi dal vettore, dal capitano o dall'agente del vettore, a favore del caricatore sarà, se il caricatore lo richieda, una polizza di carico *per merce imbarcata*, purché, qualora il caricatore abbia previamente ottenuto qualche documento costituente titolo a tali merci, resti-

⁵ Nuovo testo dell'alinea giusta l'art. 1 par. 2 del Prot. del 23 feb. 1968, approvato dall'AF il 24 set. 1975, in vigore dal 23 giu. 1977 (RU 1977 1077 1074; FF 1975 I 917).

⁶ Introdotto dall'art. 1 par. 3 del Prot. del 23 feb. 1968, approvato dall'AF il 24 set. 1975, in vigore dal 23 giu. 1977 (RU 1977 1077 1074; FF 1975 I 917).

tuisca lo stesso contro la emissione della polizza di carico per merce imbarcata. Il vettore, il capitano o l'agente avrà pure la facoltà di annotare, nel porto di carica-zione, sul documento rilasciato precedentemente, il nome o i nomi della nave o delle navi sulle quali le merci sono state imbarcate e la data o le date della caricazione, e qualora questo documento rechi una tale annotazione, lo stesso dovrà, agli effetti di questo articolo, essere considerato come costituente una polizza per *merce imbarcata*.

§ 8

Qualsiasi clausola, pattuizione o accordo in un contratto di trasporto, che esonerino il vettore o la nave da responsabilità per perdita o danno relativi alle merci, derivanti da negligenza, colpa o mancanza dei doveri e degli obblighi prescritti in questo articolo o che diminuiscano detta responsabilità in modo diverso da quello stabilito in queste regole saranno nulli, e di niun effetto. Una clausola di cessione del beneficio dell'assicurazione al vettore o qualsiasi clausola equipollente, verrà considerata come esonerante il vettore dalla sua responsabilità.

Art. 4

§ 1

Né il vettore né la nave saranno responsabili delle perdite o dei danni sorgenti o risultanti da innavigabilità, salvochè cagionata da mancanza di ragionevole diligenza da parte del vettore per rendere la nave navigabile e per assicurarsi che essa sia convenientemente fornita di uomini, di attrezzi e di provviste, e che siano appropriate e messe in buono stato le stive, le camere fredde e i frigoriferi e qualsiasi altra parte della nave in cui le merci sono caricate, per modo che le stesse siano atte al loro ricevimento, al loro trasporto e alla loro conservazione, il tutto in conformità delle disposizioni dell'articolo 3, parte I. Ogni qualvolta una perdita o un danno sarà prodotto da innavigabilità, l'onere della prova per ciò che riflette l'esercizio della ragionevole diligenza, sarà a carico del vettore, o di qualsiasi altra persona che si prevalga dell'esonerazione prevista dal presente articolo.

§ 2

Né il vettore né la nave saranno responsabili per perdita o danno risultante o proveniente da:

- a. atti, negligenza, o colpa del capitano, dei marinai, del pilota, o dei preposti del vettore nella navigazione o nella amministrazione della nave;
- b. incendio, tranne se cagionato da fatto o colpa del vettore;
- c. rischi, pericoli e infortuni del mare o di altre acque navigabili;
- d. forza maggiore (*atto di Dio*);
- e. fatti di guerra;
- f. fatto di pubblici nemici;
- g. arresto o costrizione di principi, governanti o popolo, o sequestro giudiziario;

- h. restrizione di quarantena;
- i. atto od omissione del caricatore o del proprietario delle merci, del suo agente o del suo rappresentante,
- j. scioperi o serrate o sospensioni o limitazioni di lavoro, qualunque ne sia la cagione, tanto parzialmente che completamente;
- k. tumulti e sommosse civili;
- l. salvataggio o tentativo di salvataggio di vite o beni in mare;
- m. calo in volume o in peso o qualsiasi altra perdita o danno risultante da vizio occulto, dalla natura speciale o dal vizio proprio delle merci;
- n. insufficienza d'imballaggio;
- o. insufficienza o non corrispondenza di marche;
- p. vizi occulti non avvertibili mediante la dovuta diligenza;
- q. qualsiasi altra cagione non proveniente da fatto o colpa del vettore o da fatto o colpa degli agenti o preposti del vettore, ma l'onere della prova incomberà alla persona che reclami il beneficio di questa eccezione e a essa spetterà di provare che né la colpa personale né il fatto del vettore, né la colpa o il fatto degli agenti o dipendenti dal vettore, hanno contribuito alla perdita o al danno.

§ 3

Il caricatore non sarà responsabile delle perdite o danni sofferti dal vettore o dalla nave che provengano o risultino da qualsiasi causa senza che vi sia atto, colpa o negligenza del caricatore, dei suoi agenti o dei suoi dipendenti.

§ 4

Qualsiasi deviazione per salvare o per tentar di salvare vite umane o beni in mare o qualsiasi ragionevole deviazione non sarà considerata come infrazione o violazione della presente Convenzione o del contratto di trasporto, e il vettore non sarà responsabile di alcuna perdita o danno che ne derivi.

§ 5⁷

- a)⁸ A meno che la natura e il valore delle merci siano stati dichiarati dal caricatore innanzi l'imbarco e che questa dichiarazione sia stata inserita nella polizza di carico, il vettore e la nave non sono in nessun caso responsabili delle perdite o dei danni recati alle merci o concernenti queste ultime per una somma superiore a 666,67 unità di conto per collo o unità o 2 unità di conto per chilogrammo di peso lordo delle merci perse o avariate, tenuto conto che è applicabile il limite più elevato.»b) L'ammontare totale dovuto è calcolato in riferimento al valore delle merci nel luogo e giorno in cui sono state

⁷ Nuovo testo giusta l'art. 2 del Prot. del 23 feb. 1968, approvato dall'AF il 24 set. 1975, in vigore dal 23 giu. 1977 (RU 1977 1077 1074; FF 1975 I 917).

⁸ Nuovo testo giusta l'art. II 1 del Prot. del 21 dic. 1979, in vigore dal 20 apr. 1988 (RU 1988 927).

scaricate conformemente al contratto, oppure nel giorno e nel luogo in cui avrebbero dovute essere scaricate.

Il valore della merce è determinato secondo il corso in borsa oppure, mancando quest'ultimo, secondo il prezzo corrente sul mercato o, mancando l'uno e l'altro, secondo il valore abituale di merci di natura e qualità simili.

- c) Se per raggruppare merci sono utilizzati un contenitore, una paletta o un dispositivo analogo, qualsiasi collo o unità, indicato nella polizza di carico come incluso nel dispositivo, è considerato un collo o unità conformemente al presente paragrafo. Fuori dei casi precedentemente previsti, questo dispositivo è considerato collo o unità.
- d)⁹ L'unità di conto menzionata nel presente articolo è il Diritto Speciale di Prelievo quale definito dal Fondo Monetario Internazionale. La somma menzionata nel comma (a) sarà convertita nella moneta nazionale alla data determinata dalla legge della giurisdizione adita.

Il valore del Diritto Speciale di Prelievo di una moneta nazionale di uno Stato membro del Fondo Monetario Internazionale è calcolato secondo il metodo di valutazione applicato dal Fondo Monetario Internazionale, alla data di cui si tratta, per le sue proprie operazioni e transazioni. Il valore del Diritto Speciale di Prelievo di una moneta nazionale di uno Stato non membro del Fondo Monetario Internazionale è calcolato nel modo determinato da questo Stato.

Tuttavia, uno Stato non membro del Fondo Monetario Internazionale e la cui legislazione non consente di applicare le disposizioni di cui sopra può, all'atto della ratifica del Protocollo del 1979 o dell'adesione al medesimo, ovvero in qualsiasi momento successivo, dichiarare che i limiti della responsabilità previsti nella presente Convenzione e applicabili sul suo territorio sono fissati nel modo seguente:

- (i) per quanto concerne la somma di 666,67 unità di conto menzionata nel comma (a) del paragrafo 5 del presente articolo, 10 000 unità monetarie;
- (ii) per quanto concerne la somma di 2 unità di conto menzionata nel comma (a) del paragrafo 5 del presente articolo, 30 unità monetarie.

L'unità monetaria menzionata nella frase precedente corrisponde a 65,5 milligrammi d'oro, con titolo di 900 millesimi di fino. La conversione in moneta nazionale delle somme menzionate in detta frase avverrà conformemente alla legislazione dello Stato in causa.

Il calcolo e la conversione menzionati nelle frasi precedenti saranno eseguiti in modo da esprimere, in moneta nazionale dello Stato, per quanto possibile, lo stesso valore reale di quello espresso in unità di conto per le somme menzionate nel comma (a) del paragrafo 5 del presente articolo.

⁹ Nuovo testo giusta l'art. II 2 del Prot. del 21 dic. 1979, in vigore dal 20 apr. 1988 (RU 1988 927).

Gli Stati comunicheranno al depositario il loro metodo di calcolo o, secondo i casi, i risultati della conversione all'atto del deposito dello strumento di ratifica o di adesione e ogni qual volta si verifichi un cambiamento nel loro metodo di calcolo o nel valore della loro moneta nazionale rispetto all'unità di conto o all'unità monetaria.

- e) Né il vettore né la nave hanno il diritto di fruire della limitazione di responsabilità istituita nel presente paragrafo, se è provato che il danno risulta da un atto o da un'omissione del vettore, cagionato sia con l'intenzione di provocare un danno, sia temerariamente e con la consapevolezza che ne sarebbe probabilmente risultato un danno.
- f) La dichiarazione menzionata nell'alinea a) del presente paragrafo, inserita nella polizza di carico, costituisce una presunzione salvo prova contraria, ma non vincola il vettore che può contestarla.
- g) Mediante convenzione tra il vettore, capitano o agente del vettore e il caricatore, possono essere stabilite somme massime diverse da quelle indicate nell'alinea a) del presente paragrafo, purché questo ammontare massimo non sia inferiore alla somma massima corrispondente menzionata nel presente alinea.
- h) Né il vettore, né la nave non sono in nessun caso responsabili per perdita o danno arrecato alle merci o in rapporto con esse se nella polizza di carico il caricatore ha fatto scientemente una dichiarazione falsa riguardo alla natura o al valore delle stesse».

§ 6

Le merci di natura infiammabile, esplosiva o pericolosa, alla caricazione delle quali il vettore, il capitano o l'agente del vettore non avrebbe consentito, conoscendo la loro natura o il loro carattere, potranno in ogni momento prima della scaricazione essere sbarcate in qualsiasi luogo o distrutte o rese innocue dal vettore senza indennità e il caricatore di queste merci sarà responsabili di qualsiasi danno o spesa derivanti o risultanti direttamente o indirettamente dalla loro caricazione. Se alcuna di queste merci imbarcate con la conoscenza e col consenso del vettore diventasse pericolosa per la nave o il carico potrà allo stesso modo essere scaricata, distrutta o resa innocua dal vettore senza responsabilità da parte dello stesso, eccetto il caso di eventuali avarie comuni.

Art. 4^{bis10}

1. Gli esoneri e le limitazioni previsti dalla presente Convenzione sono applicabili a qualsiasi azione contro il vettore per risarcimento di perdite o di danni cagionati a merci costituenti l'oggetto di un contratto di trasporto, indipendentemente se l'azione sia fondata sulla responsabilità contrattuale o su una responsabilità extra-contrattuale.

¹⁰ Introdotto dall'art. 3 del Prot. del 23 feb. 1968, approvato dall'AF il 24 set. 1975, in vigore dal 23 giu. 1977 (RU 1977 1077 1074; FF 1975 I 917).

2. Se una siffatta azione è promossa contro un preposto del vettore, quest'ultimo potrà prevalersi degli esoneri e delle limitazioni di responsabilità che il vettore può invocare in virtù della Convenzione.

3. L'ammontare complessivo delle somme addossate al vettore e ai suoi preposti non deve superare in questo caso il limite previsto nella presente Convenzione.

4. Nondimeno, il preposto non può prevalersi delle disposizioni del presente articolo se è provato che il danno risulta da un atto o da un'omissione di detto preposto, avvenuto sia con l'intenzione di provocare un danno, sia temerariamente e con la consapevolezza che ne sarebbe probabilmente risultato un danno.

Art. 5

¹ Un vettore avrà facoltà di abbandonare in tutto o in parte i suoi diritti ed esenzioni o di aumentare le sue responsabilità e i suoi obblighi quali sono previste in alcuno di questi articoli, a condizione che un siffatto abbandono o un siffatto aumento sia inserito nella polizza di carico rilasciata al caricatore.

² Nessuna di queste regole sarà applicabile ai contratti di noleggio, ma se polizze di carico siano emesse nel caso di una nave che trovisi sotto l'impero di un contratto di noleggio, le stesse saranno sottomesse alle disposizioni di queste regole. Nessuna disposizione in queste regole sarà considerata come di ostacolo alle inserzioni in una polizza di carico di una qualunque lecita disposizione concernente l'avaria comune.

Art. 6

¹ Nonostante le disposizioni degli articoli precedenti, un vettore, o capitano o agente del vettore e un caricatore, saranno in facoltà, nei riguardi di determinate merci, qualunque esse siano, di stipulare qualsiasi convenzione con qualunque condizione relativamente agli obblighi e alla responsabilità del vettore in ordine a tali merci, come pure ai diritti e alle irresponsabilità del vettore a riguardo di queste medesime merci, o relativamente agli obblighi circa lo stato di navigabilità della nave, nella misura in cui tale stipulazione non sia contraria all'ordine pubblico, o alla cura o alla diligenza dei suoi preposti o agenti relativamente alla caricazione, alla manutenzione, allo stivaggio, al trasporto, alla custodia, alle cure e alla scaricazione delle merci trasportate per mare, a condizione che in questo caso nessuna polizza di carico sia stata o venga emessa e che le condizioni dell'accordo intervenuto siano inserite in una ricevuta che sarà un documento non negoziabile e conterrà menzione di un siffatto carattere.

² Qualsiasi convenzione così conclusa avrà pieno effetto legale.

³ Tuttavia questo articolo non sarà applicabile a carichi commerciali ordinari eseguiti in corso di ordinarie operazioni di commercio, ma soltanto ad altre caricazioni, a riguardo delle quali il carattere e la condizione dei beni da trasportare e le circostanze, i termini e le condizioni alle quali il trasporto deve eseguirsi siano tali da giustificare una speciale convenzione.

Art. 7

Nulla di quanto è stabilito nella presente Convenzione impedirà a un vettore o a un caricatore di consentire qualsiasi convenzione, stipulazione, condizione, riserva o esenzione riguardo agli obblighi e alle responsabilità del vettore o della nave per perdite o danni sopravvenuti alle merci o riguardanti la loro custodia, cura e conservazione, prima della caricazione sulla nave e dopo la scaricazione dalla nave sulla quale le merci sono trasportate per mare.

Art. 8

Le disposizioni della presente Convenzione non modificano né i diritti né gli obblighi del vettore, quali risultano da qualsiasi legge attualmente in vigore, relativa alla limitazione della responsabilità dei proprietari di navi di mare.

Art. 9¹¹

La presente Convenzione non pregiudica le disposizioni delle Convenzioni internazionali o delle leggi nazionali disciplinanti la responsabilità per danni nucleari.

Art. 10¹²

Le disposizioni della presente Convenzione s'applicano a qualsiasi polizza di carico concernente un trasporto di merce fra porti di due Stati diversi, allorché:

- a) la polizza di carico è emessa in uno Stato contraente;
- b) il trasporto ha luogo partendo da un porto di uno Stato contraente; oppure
- c) la polizza di carico prevede che le disposizioni della presente Convenzione, o di qualsiasi altra legislazione che le applica o dà loro effetto, disciplinano il contratto,

indipendentemente dalla nazionalità della nave, del vettore, del caricatore, del destinatario o di qualsiasi altra persona interessata.

Ciascuno Stato contraente applica le disposizioni della presente Convenzione alle polizze di carico suindicate.

Il presente articolo non infirma il diritto di uno Stato contraente d'applicare le disposizioni della presente Convenzione alle polizze di carico cui non si applicano gli alinea precedenti.

Art. 11

¹ Allo spirare del termine di due anni al più tardi a contare dal giorno della firma della Convenzione, il Governo belga si metterà in rapporti con i Governi delle Alte

¹¹ Nuovo testo giusta l'art. 4 del Prot. del 23 feb. 1968, approvato dall'AF il 24 set. 1975, in vigore dal 23 giu. 1977 (RU 1977 1077 1074; FF 1975 I 917).

¹² Nuovo testo giusta l'art. 5 del Prot. del 23 feb. 1968, approvato dall'AF il 24 set. 1975, in vigore dal 23 giu. 1977 (RU 1977 1077 1074; FF 1975 I 917).

Parti contraenti, che si saranno dichiarate disposte a ratificarla, per far decidere se abbia a essere messa in vigore. Gl'istrumenti di ratificazione saranno depositati a Bruxelles alla data da fissarsi di comune accordo fra i detti Governi. Il primo deposito di ratifiche verrà constatato con un processo verbale sottoscritto dai rappresentanti degli Stati che vi prenderanno parte e dal Ministro degli affari esteri del Belgio.

² I depositi successivi verranno eseguiti mediante una notificazione scritta, indirizzata al Governo belga e accompagnata dall'istrumento di ratificazione.

³ Copia conforme del processo-verbale relativo al primo deposito di ratificazioni, delle notificazioni indicate nel precedente capoverso, e degli strumenti di ratificazione che li accompagnano, sarà immediatamente, a cura del Governo belga e in via diplomatica, rimessa agli Stati che hanno firmato la presente Convenzione o che vi avranno aderito. Nei casi contemplati nel capoverso precedente, detto Governo farà, nel medesimo tempo, conoscere la data alla quale ha ricevuto la notificazione.

Art. 12

¹ Gli Stati non firmatari potranno aderire alla presente Convenzione, siano o non siano stati rappresentati alla Conferenza internazionale di Bruxelles.

² Lo Stato che desidera fare adesione, notifica per iscritto la propria intenzione al Governo belga, trasmettendogli l'atto di adesione, che verrà depositato negli archivi del detto Governo.

³ Il Governo belga trasmetterà immediatamente a tutti gli Stati firmatari o aderenti copia certificata conforme della notifica e dell'atto di adesione, con indicazione della data alla quale ha ricevuto la notificazione.

Art. 13

Le Alte Parti contraenti, all'atto della sottoscrizione del deposito delle ratifiche o della loro adesione, possono dichiarare che l'accettazione da esse data alla presente convenzione non sarà applicabile sia a qualcuno, sia a tutti i domini autonomi, colonie, possedimenti, protettorati o territori d'oltremare che trovinsi sotto la loro sovranità o autorità. E pertanto esse possono ulteriormente aderire separatamente, in nome dell'uno o dell'altro di tali domini autonomi, colonie, possedimenti, protettorati o territori di oltremare, così esclusi nella loro dichiarazione primitiva. Esse possono altresì, conformandosi a queste disposizioni, denunciare la presente Convenzione separatamente per l'uno o più domini autonomi, colonie, possedimenti, protettorati o territori d'oltre mare, che trovansi sotto la loro sovranità o autorità.

Art. 14

Nei riguardi degli Stati che avranno partecipato al primo deposito di ratifiche, la presente Convenzione entrerà in esecuzione un anno dopo la data del processo verbale del deposito. Quanto agli Stati che la ratificheranno successivamente o che vi aderiranno, come pure nei casi in cui la messa in vigore avrà luogo successivamente e secondo l'articolo 13, secondo capoverso, la stessa produrrà effetto sei mesi

dopo che le ratifiche previste all'articolo 11, secondo capoverso, all'articolo 12, secondo capoverso, e all'articolo 13 saranno state ricevute dal Governo belga.

Art. 15

¹ Qualora qualcuno fra gli Stati contraenti volesse disdire la presente Convenzione, la disdetta dovrà, per iscritto, essere notificata al Governo belga, il quale comunicherà immediatamente copia certificata conforme della notifica, a tutti gli altri Stati, facendo agli stessi conoscere la data alla quale l'ha ricevuta.

² La disdetta avrà effetto a riguardo unicamente dello Stato che l'abbia notificata e un anno dopo che la notifica sarà pervenuta al Governo belga.

Art. 16

¹ Ogni Stato contraente avrà facoltà di promuovere la convocazione di una nuova conferenza, all'oggetto di studiare i miglioramenti che potranno essere arrecati alla presente Convenzione.

² Quello fra gli Stati che si varrà di questa facoltà dovrà notificare, un anno prima, la propria intenzione agli altri Stati, a mezzo del Governo belga, il quale avrà cura di convocare la conferenza.

Fatto a Bruxelles, in un solo esemplare, il 25 agosto 1924.

(Seguono le firme)

Protocollo di firma

Al momento di procedere alla firma della Convenzione internazionale su l'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico, i plenipotenziari sottoscritti hanno adottato il presente protocollo, che avrà la stessa forza e lo stesso valore che se le disposizioni fossero inserite nel testo della Convenzione alla quale si riferisce.

Le Alte Parti contraenti potranno applicare la presente Convenzione sia dando a essa forza di legge, sia introducendo in modo appropriato nella loro legislazione le regole adottate dalla Convenzione¹³.

Esse si riservano espressamente il diritto:

1. Nei casi previsti nell'articolo 4, secondo capoverso, lettere da c a p, di specificare che il portatore di una polizza di carico può provare una colpa personale del vettore o dei suoi preposti non contemplata nella lettera a.
2. Per quanto concerne il cabotaggio nazionale, di applicare le disposizioni dell'articolo 6 a tutte le categorie di merci senza tener conto della limitazione prevista nell'ultimo capoverso di detto articolo.

Fatto a Bruxelles, in un solo esemplare, il 25 agosto 1924.

(Seguono le firme)

¹³ La Confederazione Svizzera si riserva d'introdurre nella sua legislazione nazionale le regole adottate dalla presente Conv. in forma adeguata alla legislazione stessa.

Campo d'applicazione il 16 marzo 2012¹⁴

Stati partecipanti	Ratifica Adesione (A) Dichiarazione di successione (S)		Entrata in vigore	
Algeria	13 aprile	1964 A	13 ottobre	1964
Antigua e Barbuda ^a	2 dicembre	1930	2 giugno	1931
Argentina	19 aprile	1961 A	19 ottobre	1961
Australia				
Norfolk, Isola*	4 luglio	1955 A	4 gennaio	1956
Autorità palestinese ^a	2 dicembre	1930	2 giugno	1931
Bahama ^a	2 dicembre	1930	2 giugno	1931
Barbados ^a	2 dicembre	1930	2 giugno	1931
Belgio*	2 giugno	1930	2 giugno	1931
Belize ^a	2 dicembre	1930	2 giugno	1931
Bolivia	28 maggio	1982 A	28 novembre	1982
Camerun ^a	2 dicembre	1930	2 giugno	1931
Cina				
Hong Kong	20 giugno	1997	1° luglio	1997
Macao	13 dicembre	1999	20 dicembre	1999
Cipro ^a	2 dicembre	1930	2 giugno	1931
Congo (Kinshasa)	17 luglio	1967 A	17 gennaio	1968
Croazia	30 luglio	1992 S	8 ottobre	1991
Cuba*	25 luglio	1977 A	25 gennaio	1978
Costa d'Avorio*	15 dicembre	1961 A	15 giugno	1962
Dominica ^a	2 dicembre	1930	2 giugno	1931
Ecuador	23 marzo	1977 A	23 settembre	1977
Figi	22 agosto	1972 S	10 ottobre	1970
Francia*	4 gennaio	1937	4 luglio	1937
Gambia ^a	2 dicembre	1930	2 giugno	1931
Germania*	1° luglio	1939	1° gennaio	1940
Ghana ^a	2 dicembre	1930	2 giugno	1931
Giamaica ^a	2 dicembre	1930	2 giugno	1931
Grenada ^a	2 dicembre	1930	2 giugno	1931
Guinea-Bissau ^b	2 febbraio	1952	2 agosto	1952
Guyana ^a	2 dicembre	1930	2 giugno	1931
Iran	26 aprile	1966 A	26 ottobre	1966
Irlanda*	30 gennaio	1962 A	30 luglio	1962
Israele	5 settembre	1959 A	5 marzo	1960
Kenya ^a	2 dicembre	1930	2 giugno	1931
Kiribati ^a	2 dicembre	1930	2 giugno	1931

¹⁴ RU **2012** 1561.

Una versione aggiornata del campo d'applicazione è pubblicata sul sito Internet del DFAE (www.dfae.admin.ch/trattati).

Stati partecipanti	Ratifica Adesione (A) Dichiarazione di successione (S)		Entrata in vigore	
Kuwait*	25 luglio	1969 A	25 gennaio	1970
Lettonia	4 aprile	2002 A	4 ottobre	2002
Lituania	2 dicembre	2003 A	2 giugno	2004
Lussemburgo	18 febbraio	1991 A	18 maggio	1991
Madagascar	13 luglio	1965 A	13 gennaio	1966
Malaysia ^a	2 dicembre	1930	2 giugno	1931
Maurizio	24 agosto	1970 S	12 marzo	1968
Messico	20 maggio	1994 A	20 agosto	1994
Monaco	15 maggio	1931 A	15 novembre	1931
Mozambico ^b	2 febbraio	1952	2 agosto	1952
Nauru ^c	4 luglio	1955	4 gennaio	1956
Nigeria ^a	2 dicembre	1930	2 giugno	1931
Papua Nuova Guinea ^c	4 luglio	1955	4 gennaio	1956
Perù	29 ottobre	1964 A	29 aprile	1965
Polonia	26 ottobre	1936	26 aprile	1937
Portogallo	24 dicembre	1931 A	24 giugno	1932
Territori portoghesi d'oltremare	2 febbraio	1952 A	2 agosto	1952
Regno Unito				
Anguilla	2 dicembre	1930	2 giugno	1931
Ascension	3 novembre	1931	3 maggio	1932
Sant'Elena	3 novembre	1931	3 maggio	1932
Russia	29 aprile	1999 A	29 luglio	1999
Saint Kitts e Nevis ^a	2 dicembre	1930	2 giugno	1931
Salomone, Isole	17 settembre	1981 S	7 luglio	1978
Santa Lucia ^a	2 dicembre	1930	2 giugno	1931
Seicelle ^a	2 dicembre	1930	2 giugno	1931
Senegal	14 febbraio	1978 A	14 agosto	1978
Serbia	17 aprile	1959	17 ottobre	1959
Sierra Leone ^a	2 dicembre	1930	2 giugno	1931
Singapore	18 giugno	1974 S	9 agosto	1965
Siria	1° agosto	1974 A	1° febbraio	1975
Slovenia	15 maggio	1996 S	25 giugno	1991
Somalia ^a	2 dicembre	1930	2 giugno	1931
Spagna	2 giugno	1930	2 giugno	1931
Sri Lanka ^a	2 dicembre	1930	2 giugno	1931
Stati Uniti*	29 giugno	1937	29 dicembre	1937
Svizzera*	28 maggio	1954 A	28 novembre	1954
São Tomé e Príncipe ^b	2 febbraio	1952	2 agosto	1952
Timor Est ^b	2 febbraio	1952	2 agosto	1952
Tonga	13 giugno	1978 S	4 giugno	1970
Trinidad e Tobago ^a	2 dicembre	1930	2 giugno	1931
Turchia	4 luglio	1955 A	4 gennaio	1956

Stati partecipanti	Ratifica		Entrata in vigore	
	Adesione (A)	Dichiarazione di successione (S)		
Tuvalu ^a	2 dicembre	1931	2 giugno	1931
Ungheria	2 giugno	1930	2 giugno	1931

- * Riserve e dichiarazioni.
Le riserve e dichiarazioni non sono pubblicate nella RU, eccetto quelle della Svizzera.
Il testo, in francese e inglese, può essere consultato sul sito Internet del Governo belga:
<http://diplomatie.belgium.be/fr/traites/> oppure ottenuto presso la Direzione del diritto internazionale pubblico (DDIP), Sezione Trattati internazionali, 3003 Berna.
- ^a Adesione o ratifica ad opera della Gran Bretagna.
^b Adesione o ratifica ad opera del Portogallo.
^c Adesione o ratifica ad opera dell’Australia.

Riserve e dichiarazioni

Svizzera

Con riserva delle disposizioni del capoverso 2 del protocollo di firma.

