

**CONVENZIONE DELLE NAZIONI UNITE  
SUI CONTRATTI PER IL TRASPORTO INTERNAZIONALE  
DI MERCI IN TUTTO O IN PARTE PER MARE**

*Questa mia traduzione della United Nations Convention on International Carriage of Goods wholly or partly by Sea è basata in grandissima parte sul testo inglese della Convenzione, l'inglese essendo stato la lingua di lavoro durante tutte le sessioni dell'UNCITRAL Working Group on Transport Law. Ho peraltro fatto ricorso al testo francese e a quello spagnolo quando mi sono trovato in difficoltà nella ricerca di un termine italiano corrispondente a quello inglese. Chiedo venia al lettore per tutte le imperfezioni che potranno essere rimaste.*

**Francesco Berlingieri**

\* \* \*

*GLI STATI PARTE DI QUESTA CONVENZIONE,*

*CONFIRMANDO* la loro convinzione che il commercio internazionale sulla base dell'eguaglianza e del mutuo beneficio costituisce un elemento importante per la promozione di amichevoli relazioni tra gli Stati,

*CONVINTI* che la progressiva armonizzazione e unificazione del diritto del commercio internazionale, nel ridurre o rimuovere ostacoli legali al flusso del commercio internazionale, contribuiscano in modo significativo alla cooperazione economica universale tra tutti gli Stati su una base della eguaglianza, dell'equità e dell'interesse comune, e al benessere di tutti i popoli,

*RICONOSCENDO* il significativo contributo della Convenzione internazionale per l'unificazione di alcune regole legali relative alle polizze di carico, firmata a Bruxelles il 25 agosto 1924, e dei suoi Protocolli, e della Convenzione delle Nazioni Unite sul trasporto di merci per mare, firmata a Amburgo il 31 marzo 1978, alla armonizzazione del diritto che regola il trasporto di merci per mare,

*CONSAPEVOLI* degli sviluppi tecnologici e commerciali che hanno avuto luogo successivamente alla adozione di tali convenzioni e dell'esigenza di consolidarli e modernizzarli,

*NOTANDO* che caricatori e vettori non hanno il beneficio di un regime cogente universale a sostegno della esecuzione dei contratti di trasporto marittimo che coinvolgono altri modi di trasporto,

*CONSIDERANDO* che l'adozione di regole uniformi che disciplinano i contratti internazionali di trasporto in tutto o in parte per mare promuoverà la certezza legale, migliorerà l'efficienza del trasporto internazionale di merci e faciliterà nuove opportunità di accesso per parti e per mercati in precedenza remoti, svolgendo in tale modo un ruolo fondamentale nella promozione del commercio e dello sviluppo economico, a livello sia nazionale che internazionale,

*HANNO CONVENUTO* quanto segue:

## Capitolo 1

### Disposizioni generali

#### Articolo 1

#### Definizioni

Ai fini di questa Convenzione:

1. “Contratto di trasporto” significa un contratto nel quale il vettore, contro pagamento di un nolo, si obbliga a trasportare merci da un luogo all’altro. Il contratto deve prevedere il trasporto per mare e può prevedere il trasporto mediante altri modi di trasporto in aggiunta al trasporto per mare.
2. “Contratto di volume” significa un contratto di trasporto che prevede il trasporto di una specifica quantità di merci in una serie di spedizioni durante un periodo di tempo convenuto. La specificazione della quantità può includere un minimo, un massimo o una forcella.
3. “Trasporto di linea” significa un servizio di trasporto che viene offerto al pubblico mediante pubblicità o mezzi simili e comprende il trasporto mediante navi che assicurano un collegamento regolare tra determinati porti secondo un calendario di partenze accessibile al pubblico.
4. “Trasporto non di linea” significa ogni trasporto che non è trasporto di linea.
5. “Vettore” significa una persona che stipula un contratto di trasporto con un caricatore.
6. (a) “*Performing party*”<sup>1</sup> significa una persona diversa dal vettore che esegue o si obbliga ad eseguire una delle obbligazioni del vettore in base ad un contratto di trasporto con riguardo al ricevimento, all’imbarco, alla movimentazione, allo stivaggio, al trasporto, alla cura, allo sbarco o alla consegna delle merci, in quanto tale persona agisca, direttamente o indirettamente, su richiesta del vettore o sotto la supervisione e il controllo del vettore.  
(b) “*Performing party*” non comprende persone che agiscono, direttamente o indirettamente, su istruzioni di un caricatore, di un caricatore documentale, della parte controllante o del destinatario, anziché del vettore.
7. “*Performing party* marittima” significa una *performing party* in quanto essa esegua o si obblighi a eseguire una qualsiasi obbligazione del vettore durante il periodo compreso tra l’arrivo delle merci al porto di imbarco di una nave e la loro partenza dal porto di sbarco di una nave. Un vettore terrestre è una *performing party* marittima solo se esegue o si obbliga a eseguire i suoi servizi esclusivamente entro un’area portuale.
8. “Caricatore” significa una persona che stipula un contratto di trasporto con un vettore.
9. “Caricatore documentale”<sup>2</sup> significa una persona, diversa dal caricatore, che accetta di essere indicata come “caricatore” nel documento di trasporto o nella registrazione elettronica di trasporto.

---

<sup>1</sup> Poiché una traduzione letterale è risultata molto difficile, mentre è apparsa possibile per la lingua francese (*partie exécutante*) e quella spagnola (*parte ejecutante*), ho ritenuto preferibile mantenere nel testo il termine originale in inglese.

<sup>2</sup> In questo caso ho azzardato una traduzione letterale, in considerazione anche del fatto che anche in inglese il termine “*documentary shipper*” è indubbiamente di nuovo conio.

10. “Portatore” significa:

(a) una persona che è in possesso di un documento di trasporto negoziabile; e (i) se il documento è un documento all’ordine, vi è individuata come il caricatore o il destinatario, ovvero è la persona alla quale il documento è debitamente girato; o (ii) se il documento è un documento all’ordine girato in bianco o un documento al portatore è il portatore del documento; o

(b) La persona alla quale una registrazione elettronica di trasporto negoziabile è stata emessa o trasferita secondo le procedure menzionate nell’articolo 9, paragrafo 1.

11. “Destinatario” significa una persona che ha diritto alla consegna delle merci in base a un contratto di trasporto o a un documento di trasporto o a una registrazione elettronica di trasporto.

12. “Diritto di controllo” delle merci significa il diritto in base al contratto di trasporto di dare istruzioni al vettore in relazione alle merci in conformità al capitolo 10.

13. “Parte controllante” significa la persona che in base all’art. 51 ha diritto di esercitare il diritto di controllo.

14. “Documento di trasporto” significa un documento emesso dal vettore in base ad un contratto di trasporto che:

(a) attesta il ricevimento da parte del vettore o di una *performing party* delle merci in base a un contratto di trasporto; e

(b) costituisce prova di o contiene un contratto di trasporto.

15. “Documento di trasporto negoziabile” significa un documento di trasporto che indica, con parole quali “all’ordine” o “negoziabile” o altra espressione appropriata alla quale è attribuito lo stesso effetto dalla legge applicabile al documento, che le merci sono state spedite all’ordine del caricatore, all’ordine del destinatario, o del portatore, e non contiene l’esplicita menzione “non negoziabile”.

16. “Documento di trasporto non negoziabile” significa un documento di trasporto che non è un documento di trasporto negoziabile.

17. “Comunicazione elettronica” significa informazione generata, inviata, ricevuta o conservata mediante mezzi elettronici, ottici, digitali o mezzi simili con il risultato di rendere l’informazione comunicata accessibile in modo da poter essere utilizzabile per consultazioni ulteriori.

18. “Registrazione elettronica<sup>3</sup> di trasporto” significa informazione in uno o più messaggi emessi da un vettore mediante comunicazione elettronica in base ad un contratto di trasporto, ivi compresa ogni informazione logicamente associata a una registrazione elettronica di trasporto o altrimenti ad essa collegata contemporaneamente o successivamente alla sua emissione da parte del vettore, così da divenirne parte che:

---

<sup>3</sup> In questo caso la traduzione letterale di “*electronic record*” è apparsa appropriata e su ciò ho avuto il conforto del Prof. Carlo Rossello, il quale mi ha dato molti utili consigli per la terminologia usata nel capitolo dedicato alle comunicazioni elettroniche. Non mi è invece parso opportuno seguire la variante francese – *document électronique* – poiché il termine documento identifica una cosa tangibile, come la carta.

(a) attesta il ricevimento delle merci in base a un contratto di trasporto da parte del vettore o di una *performing party*; e

(b) costituisce prova di o contiene un contratto di trasporto.

19. “Registrazione elettronica di trasporto negoziabile” significa una registrazione elettronica di trasporto:

(a) che indica, con espressioni quali “all’ordine” o “negoziabile” o altra espressione appropriata alla quale è attribuito lo stesso effetto dalla legge applicabile al documento, che le merci sono state spedite all’ordine del caricatore o all’ordine del destinatario, e non contiene l’esplicita dichiarazione “non negoziabile”; e

(b) il cui uso soddisfa le prescrizioni dell’art. 9, paragrafo 1.

20. “Registrazione elettronica di trasporto non negoziabile” significa una registrazione elettronica di trasporto che non è una registrazione elettronica di trasporto negoziabile.

21. La “emissione” di una registrazione elettronica di trasporto negoziabile significa l’emissione della registrazione secondo procedure che ne garantiscano il controllo esclusivo dalla sua creazione fino a quando cessa di essere valida o di produrre effetto.

22. Il “trasferimento” di una registrazione elettronica di trasporto negoziabile significa il trasferimento del suo controllo esclusivo.

23. “Dati contrattuali”<sup>4</sup> significa ogni informazione relativa al contratto di trasporto o alle merci (inclusi termini, annotazioni, firme e girate) inserita in un documento di trasporto o in una registrazione elettronica di trasporto.

24. “Merci” significa oggetti, merci e cose di qualsiasi genere che un vettore si obbliga di trasportare in base ad un contratto di trasporto e include l’imballaggio e ogni attrezzatura e il contenitore non fornito dal o per conto del vettore.

25. “Nave” significa ogni nave usata per trasportare merci per mare.

26. “Contenitore” significa ogni tipo di contenitore, cisterna o pianale trasportabile, cassa mobile ogni simile unità di carico impiegata per consolidare merci, ed ogni attrezzatura ancillare alla stessa unità di carico.

27. “Veicolo” significa un veicolo stradale o ferroviario per trasporto di merci.

28. “Nolo” significa la remunerazione pagabile al vettore per il trasporto delle merci in base ad un contratto di trasporto.

29. “Domicilio” significa (a) il luogo dove una società o altra persona giuridica o associazione di persone fisiche o giuridiche ha la sua (i) sede legale o luogo di costituzione o ufficio centrale menzionato nella iscrizione o, a seconda del caso, (ii) la sua amministrazione centrale o (iii) la sede principale dei suoi affari, e (b) la residenza abituale di una persona fisica.

30. “Tribunale competente” significa un tribunale in uno Stato Contraente che, secondo le regole relative alla distribuzione interna della competenza tra i tribunali di tale Stato, può esercitare la sua giurisdizione sulla controversia.

---

<sup>4</sup> Il termine usato nel testo inglese – *contract particulars* – potrebbe essere tradotto in italiano con “dettagli contrattuali”. Si è preferito peraltro utilizzare quello corrispondente al termine usato nel testo francese – *données du contrat* – e in quello spagnolo – *datos del contrato*.

## Articolo 2

### *Interpretazione di questa Convenzione*

Nella interpretazione di questa Convenzione, deve essere tenuto conto del suo carattere internazionale e della esigenza di promuovere uniformità nella sua applicazione e l'osservanza della buona fede nel commercio internazionale.

## Articolo 3

### *Requisiti di forma*

Gli avvisi, le conferme, i consensi, gli accordi, le dichiarazioni e altre comunicazioni a cui è fatto riferimento negli articoli 19, paragrafo 2; 23, paragrafi da 1 a 4; 36, paragrafo 1 lettere (b), (c) e (d); 40, paragrafo 4 lettera (b); 44; 48, paragrafo 3; 51, paragrafo 1 lettera(b); 59, paragrafo 1; 63; 66; 67, paragrafo 2; 75, paragrafo 4; e 80, paragrafi 2 e 5, devono essere per iscritto. Comunicazioni elettroniche possono essere utilizzate per tali scopi, purché l'impiego di tali mezzi abbia luogo con il consenso della persona dalla quale la comunicazione viene fatta e della persona alla quale essa è fatta.

## Articolo 4

### *Applicabilità delle difese e dei limiti di responsabilità*

1. Ogni disposizione di questa Convenzione che può fornire una difesa per il vettore o una limitazione della sua responsabilità si applica in ogni azione giudiziale o arbitrale, sia contrattuale o aquiliana o altrimenti, promossa in relazione alla perdita, al danno o al ritardo nella consegna di merci oggetto di un contratto di trasporto o all'inadempimento di qualsiasi altra obbligazione in base a questa Convenzione contro:

(a) il vettore o ad una *performing party* marittima;

(b) il comandante, l'equipaggio o ogni altra persona che svolge servizi a bordo della nave; o

(c) gli impiegati del vettore o di una *performing party* marittima.

2. Ogni disposizione di questa Convenzione che può fornire una difesa per il caricatore o la persona indicata come caricatore nel documento si applica in ogni azione giudiziale o arbitrale, sia contrattuale, aquiliana o altrimenti, promossa contro il caricatore, il caricatore documentale, o i loro subcontraenti, agenti o impiegati.

## **Capitolo 2**

### **Ambito di applicazione**

#### *Articolo 5*

##### *Ambito generale di applicazione*

1. Fermo il disposto dell'art. 6, questa Convenzione si applica ai contratti di trasporto nei quali il luogo di ricevimento e il luogo di consegna sono in Stati diversi, e il porto di imbarco di un trasporto marittimo e il porto di sbarco dello stesso trasporto marittimo sono in Stati diversi, se, in base al contratto di trasporto, uno qualsiasi dei luoghi seguenti si trova in uno Stato Contraente:

- (a) Il luogo di ricevimento;
- (b) Il porto di imbarco;
- (c) Il luogo di consegna;
- (d) Il porto di sbarco.

2. Questa Convenzione si applica senza riguardo alla nazionalità della nave, del vettore, delle *performing parties*, del caricatore, del destinatario, o di ogni altra parte interessata.

#### *Articolo 6*

##### *Esclusioni specifiche*

1. Questa Convenzione non si applica ai seguenti contratti nel trasporto di linea:

- (a) charter parties; e
- (b) altri contratti di utilizzazione di una nave o di qualsiasi spazio nella stessa.

2. Questa Convenzione non si applica ai contratti di trasporto nel trasporto non di linea tranne quando:

- (a) non vi è tra le parti charter party o altro contratto per l'utilizzazione di una nave o di uno spazio nella stessa; e
- (b) viene emesso un documento di trasporto o una registrazione elettronica di trasporto.

#### *Articolo 7*

##### *Applicazione a certe parti*

Nonostante il disposto dell'articolo 6, questa Convenzione si applica tra vettore e destinatario, parte controllante o portatore che non sia la parte originale del charter party o altro contratto di trasporto escluso dalla applicazione di questa Convenzione. Tuttavia questa Convenzione non si applica tra le parti originali di un contratto di trasporto escluso in base all'articolo 6.

### **Capitolo 3**

#### **Registrazioni elettroniche di trasporto**

##### *Articolo 8*

###### *Uso e effetto delle registrazioni elettroniche di trasporto*

Fatte salve le prescrizioni previste in questa Convenzione:

(a) qualsiasi elemento che deve essere indicato in o su un documento di trasporto in base a questa Convenzione può essere registrato in una registrazione elettronica di trasporto, purché la sua emissione e il suo successivo uso abbia luogo con il consenso del vettore e del caricatore; e

(b) l'emissione, il controllo esclusivo, o il trasferimento di una registrazione elettronica di trasporto ha lo stesso effetto della emissione, del possesso, o trasferimento di un documento di trasporto.

##### *Articolo 9*

###### *Procedure per l'uso di registrazioni elettroniche di trasporto*

1. L'uso di una registrazione elettronica di trasporto è soggetto alle procedure che regolano:

(a) il metodo di emissione e trasferimento di tale registrazione al previsto portatore;

(b) una assicurazione che la registrazione elettronica di trasporto conservi la sua integrità;

(c) il modo in cui il portatore è in grado di dimostrare che egli è il portatore; e

(d) il modo di procurare la conferma che la consegna al portatore è stata eseguita, o che, in base agli articoli 10, paragrafo 2, o 47, paragrafo 1 lettere (a) (ii) e (c), la registrazione elettronica di trasporto ha cessato di avere effetto o validità.

2. Nei dati contrattuali deve essere fatto riferimento alle procedure previste nel paragrafo 1 di questo articolo, che devono essere prontamente accertabili.

##### *Articolo 10*

###### *Sostituzione di un documento di trasporto negoziabile o di una registrazione elettronica di trasporto negoziabile*

1. Se è stato emesso un documento di trasporto negoziabile e il vettore e il suo portatore convengono di sostituire tale documento con una registrazione elettronica di trasporto negoziabile:

(a) il portatore deve restituire al vettore il documento di trasporto negoziabile, o tutti i documenti se ne sono stati emessi più di uno;

(b) il vettore deve emettere in favore del portatore una registrazione elettronica di trasporto negoziabile che contenga una attestazione che essa sostituisce un documento di trasporto negoziabile; e

(c) in seguito a ciò il documento di trasporto negoziabile cessa di avere effetto o validità.

2. Se è stata emessa una registrazione elettronica di trasporto negoziabile e il vettore e il suo portatore convengono di sostituire tale registrazione elettronica di trasporto con un documento di trasporto negoziabile:

(a) il vettore deve emettere in favore del portatore, in luogo della registrazione elettronica di trasporto, un documento di trasporto negoziabile che contiene una dichiarazione secondo la quale esso sostituisce una registrazione elettronica di trasporto negoziabile; e

(b) in seguito a ciò la registrazione elettronica di trasporto cessa di avere effetto o validità.

## **Capitolo 4**

### **Obbligazioni del vettore**

#### *Articolo 11 Trasporto e consegna delle merci*

Il vettore provvede, in conformità a questa Convenzione e alle disposizioni del contratto di trasporto, al trasporto delle merci al luogo di destinazione e alla loro consegna al destinatario.

#### *Articolo 12*

##### *Periodo di responsabilità del vettore*

1. Il periodo di responsabilità del vettore per le merci in base a questa Convenzione inizia quando il vettore o una *performing party* riceve le merci per il trasporto e termina quando le merci sono consegnate.

2. (a) Se la legge o i regolamenti del luogo di ricevimento richiedono che le merci siano affidate ad una autorità o ad un terzo dal quale il vettore può ritirarle, il periodo di responsabilità del vettore inizia quando il vettore ritira le merci dall'autorità o dal terzo.

(b) Se la legge o i regolamenti del luogo di consegna richiedono che il vettore affidi le merci ad una autorità o ad un terzo dal quale il destinatario può ritirarle, il periodo di responsabilità del vettore termina quando il vettore affida le merci alla autorità o al terzo.

3. Allo scopo di stabilire il periodo di responsabilità del vettore, le parti possono concordare il tempo e il luogo del ricevimento e della consegna delle merci, ma una disposizione nel contratto di trasporto è nulla ove preveda che:

(a) il momento del ricevimento delle merci sia successivo all'inizio del loro primo imbarco in base al contratto di trasporto; o

(b) il momento della consegna delle merci sia anteriore al completamento del loro ultimo sbarco in base al contratto di trasporto.



### Articolo 13

#### *Obbligazioni specifiche*

1. Durante il periodo della sua responsabilità come individuato nell'articolo 12, e fatto salvo il disposto dell'articolo 26, il vettore deve ricevere, caricare, movimentare, stivare, trasportare e conservare le merci, averne cura, scaricarle e consegnarle.
2. Nonostante il paragrafo 1 di questo articolo, e senza pregiudizio delle altre disposizioni del capitolo 4 e dei capitoli da 5 a 7, il vettore e il caricatore possono convenire che l'imbarco, la movimentazione, lo stivaggio e lo sbarco delle merci siano eseguiti dal caricatore, dal caricatore documentale o dal destinatario. Tale convenzione deve essere menzionata nei dati contrattuali.

### Articolo 14

#### *Obbligazioni specifiche applicabili al viaggio per mare*

Prima, all'inizio e durante il viaggio per mare il vettore deve esercitare una ragionevole diligenza per:

- (a) porre e mantenere la nave in condizioni di navigabilità;
- (b) armare, equipaggiare e fornire la nave in maniera appropriata e mantenerla armata, equipaggiata e fornita in tale modo per tutto il viaggio; e
- (c) porre e mantenere le stive e tutte le altre parti della nave in cui le merci sono trasportate, e tutti i contenitori forniti dal vettore nei quali o sui quali le merci sono trasportate in condizioni appropriate e sicure per il ricevimento, il trasporto e la conservazione delle merci.

### Articolo 15

#### *Merci che possono diventare un pericolo*

Nonostante gli articoli 11 e 13, il vettore o una *performing party* può rifiutarsi di ricevere o di caricare merci, e può adottare altre misure ragionevoli, ivi compresi il loro sbarco, la loro distruzione, o il renderle inoffensive, se esse costituiscono, o appaia ragionevolmente probabile che costituiscano durante il periodo della responsabilità del vettore, un reale pericolo per le persone, i beni o l'ambiente.

### Articolo 16

#### *Sacrificio delle merci durante il viaggio per mare*

Nonostante gli articoli 11, 13 e 14, il vettore o una *performing party* può sacrificare merci in mare quando il sacrificio è ragionevolmente compiuto per la comune salvezza o allo scopo di preservare dal pericolo vite umane o altri beni coinvolti nella comune avventura.

## Capitolo 5

### Responsabilità del vettore per perdita, danno o ritardo

#### Articolo 17

#### Base della responsabilità

1. Il vettore è responsabile per la perdita o il danno delle merci, così come per il ritardo nella loro consegna, se il creditore prova che il danno, la perdita o il ritardo, o l'evento o le circostanze che lo hanno causato o hanno contribuito a causarlo si è verificato durante il periodo della responsabilità del vettore, come definito nel capitolo 4.

2. Il vettore è esonerato in tutto o in parte dalla sua responsabilità in base al paragrafo 1 di questo articolo se prova che la causa o una delle cause del danno, della perdita o del ritardo non è imputabile a sua colpa o a colpa di una qualsiasi delle persone menzionate nell'articolo 18.

3. Il vettore è anche esonerato in tutto o in parte dalla sua responsabilità in base al paragrafo 1 di questo articolo se, alternativamente alla prova della assenza di colpa come previsto nel paragrafo 2 di questo articolo, prova che uno o più degli eventi o delle circostanze che seguono hanno causato o contribuito alla perdita, al danno o al ritardo:

- (a) atto di Dio;
- (b) pericoli, rischi e accidenti del mare o di altre acque navigabili;
- (c) guerra, ostilità, conflitto armato, pirateria, terrorismo, sommosse e tumulti;
- (d) restrizioni per quarantena; interferenza o impedimenti da parte di Stati, autorità pubbliche, governanti o popolo compresa detenzione, sequestro o pignoramento non imputabile al vettore o a una qualsiasi delle persone menzionate nell'articolo 18;
- (e) scioperi, serrate, sospensioni del o ostacoli al lavoro;
- (f) incendio a bordo della nave;
- (g) vizi occulti non accertabili con una ragionevole diligenza;
- (h) atto o omissione del caricatore, del caricatore documentale, della parte controllante, o di qualsiasi altra persona dei cui atti il caricatore o il caricatore documentale è responsabile in base agli articoli 33 o 34;
- (i) imbarco, movimentazione, stivaggio, o sbarco delle merci eseguito in base a un accordo in conformità all'art. 13, paragrafo 2, salvo che il vettore o la *performing party* compie tale attività per conto del caricatore, del caricatore documentale o del destinatario;
- (j) perdita in volume o in peso o qualsiasi altra perdita o danno risultante da vizio occulto, dalla natura o vizio proprio della merce;
- (k) insufficienza o vizio dell'imballaggio non eseguito o delle marche non apposte da o per conto del vettore;
- (l) salvataggio o tentativo di salvataggio di vite umane in mare;
- (m) ragionevoli misure per salvare o cercare di salvare beni in mare;
- (n) ragionevoli misure per evitare o cercare di evitare danni all'ambiente; o

(o) atti del vettore in base ai poteri conferiti dagli articoli 15 e 16.

4. Nonostante il paragrafo 3 di questo articolo, il vettore è responsabile per tutta o parte della perdita, del danno o del ritardo:

(a) se il creditore prova che la colpa del vettore o di una persona menzionata nell'articolo 18 ha causato o contribuito a causare l'evento o la circostanza invocato dal vettore; o

(b) se il creditore prova che un evento o una circostanza di cui non è fatta menzione nel paragrafo 3 di questo articolo ha contribuito alla perdita, al danno o al ritardo, e il vettore non può provare che tale evento o circostanza non è attribuibile a colpa sua o di una qualsiasi delle persone menzionate nell'articolo 18.

5. Il vettore è anche responsabile, nonostante il paragrafo 3 di questo articolo, di tutta o parte della perdita, del danno o del ritardo, se:

(a) il creditore prova che la perdita, il danno o il ritardo è stato o è stato probabilmente causato da o ad esso ha contribuito (i) l'innavigabilità della nave; (ii) l'improprio armamento, equipaggiamento o fornitura della nave; o (iii) il fatto che le stive o altre parti della nave in cui le merci sono trasportate, o i contenitori forniti dal vettore in o sui quali le merci sono trasportate, non erano adatti e sicuri per il loro ricevimento, trasporto e conservazione; e

(b) il vettore non è in grado di provare che: (i) nessuno degli eventi o circostanze a cui è fatto riferimento nel paragrafo 5 lettera (a) di questo articolo ha causato la perdita, il danno o il ritardo; o (ii) ha adempiuto alla sua obbligazione di esercitare una ragionevole diligenza in conformità all'articolo 14.

6. Quando la responsabilità del vettore è in parte esclusa in base a questo articolo, il vettore è responsabile soltanto per quella parte della perdita, del danno o del ritardo imputabile all'evento o alla circostanza per cui egli è responsabile in base a questo articolo.

#### *Articolo 18*

##### *Responsabilità del vettore per altre persone*

Il vettore è responsabile per l'inadempimento delle sue obbligazioni in base a questa Convenzione causato da atti o omissioni:

(a) di una *performing party*;

(b) del comandante o dell'equipaggio della nave;

(c) degli impiegati del vettore o di una *performing party*; o

(d) qualsiasi altra persona che esegue o si obbliga di eseguire qualsiasi delle obbligazioni del vettore in base al contratto di trasporto, in quanto tale persona agisca, direttamente o indirettamente, su richiesta del vettore o sotto la supervisione o il controllo del vettore.

### Articolo 19

#### *Responsabilità delle performing parties marittime*

1. Una *performing party* marittima è soggetta alle obbligazioni e alle responsabilità imposte al vettore in base a questa Convenzione e ha diritto alle difese a ai limiti di responsabilità previsti in questa Convenzione se:

(a) la *performing party* marittima ha ricevuto le merci per il trasporto in uno Stato Contraente, o le ha consegnate in uno Stato Contraente, o ha svolto la sua attività in relazione alle merci in un porto di uno Stato Contraente; e

(b) l'evento che ha causato la perdita, il danno o il ritardo si è verificato: (i) durante il periodo tra l'arrivo delle merci al porto di imbarco sulla nave e la loro partenza dal porto di sbarco dalla nave; (ii) mentre la *performing party* marittima aveva la custodia delle merci; o (iii) in qualsiasi altro momento nella misura in cui essa stava partecipando alla esecuzione di una qualsiasi delle attività contemplate nel contratto di trasporto.

2. Se il vettore accetta di assumere obbligazioni diverse da quelle su di lui imposte da questa Convenzione, o accetta che i limiti della sua responsabilità siano più elevati di quelli previsti in questa Convenzione, una *performing party* marittima non è vincolata da tale accordo a meno che non convenga espressamente di accettare tali obbligazioni o tali maggiori limiti.

3. Una *performing party* marittima è responsabile per l'inadempimento delle sue obbligazioni in base a questa Convenzione causato dagli atti o dalle omissioni di qualsiasi persona alla quale essa abbia affidato l'adempimento di qualsiasi obbligazione del vettore in base al contratto di trasporto secondo le condizioni previste nel paragrafo 1 di questo articolo.

4. Nulla in questa Convenzione impone responsabilità al comandante o all'equipaggio della nave o a un impiegato del vettore o di una *performing party* marittima.

### Articolo 20

#### *Responsabilità solidale*

1. Se il vettore e una o più *performing parties* marittime sono responsabili per la perdita, il danno o il ritardo delle merci, la loro responsabilità è solidale ma solo fino a concorrenza dei limiti previsti in questa Convenzione.

2. Senza pregiudizio dell'articolo 61, la responsabilità cumulativa di tali persone non eccede i limiti globali della responsabilità previsti da questa Convenzione.

### Articolo 21

#### *Ritardo*

Un ritardo nella consegna si verifica quando le merci non sono consegnate nel luogo di destinazione previsto nel contratto di trasporto entro il termine convenuto.

## Articolo 22

### *Calcolo del risarcimento*

1. Fermo restando il disposto dell'art. 59, il risarcimento pagabile dal vettore per la perdita o il danno delle merci è calcolato con riferimento al valore di tali merci nel luogo e al tempo della consegna stabiliti dall'articolo 43.
2. Il valore delle merci è fissato in base al corso in borsa o, in mancanza, in base al loro prezzo di mercato o, in mancanza di corso in borsa o di prezzo di mercato, con riferimento al valore normale delle merci della stessa natura e qualità nel luogo di consegna.
3. Nel caso di perdita o danno delle merci, il vettore non è tenuto al pagamento di alcun risarcimento oltre a quanto previsto nei paragrafi 1 e 2 di questo articolo, tranne quando il vettore e il caricatore hanno convenuto di calcolare il risarcimento in una maniera diversa nei limiti di cui al capitolo 16.

## Articolo 23

### *Avviso in caso di perdita, danno o ritardo*

1. In mancanza di prova contraria si presume che il vettore abbia consegnato le merci secondo la loro descrizione nei dati contrattuali a meno che comunicazione della perdita o del danno delle merci, con indicazione della natura generale di tale perdita o danno, non sia data al vettore o alla *performing party* che ha eseguito la consegna delle merci, prima o al momento della consegna, o, se la perdita o il danno non è apparente, entro sette giorni lavorativi, nel luogo di consegna, dalla consegna delle merci.
2. La mancanza della comunicazione prevista in questo articolo al vettore o alla *performing party* non pregiudica il diritto di richiedere il risarcimento per la perdita o il danno delle merci in base a questa Convenzione, né la distribuzione dell'onere della prova prevista nell'articolo 17.
3. La comunicazione menzionata in questo articolo non è richiesta in relazione a perdita o danno accertato durante una ispezione congiunta delle merci da parte della persona a cui esse sono state consegnate e del vettore o della *performing party* marittima di cui viene asserita la responsabilità.
4. Nessun risarcimento è dovuto per il ritardo ove avviso della perdita dovuta al ritardo non sia stato dato al vettore entro ventuno giorni consecutivi dalla consegna delle merci.
5. Quando l'avviso menzionato in questo articolo è dato alla *performing party* che ha consegnato le merci, esso ha lo stesso effetto come se fosse stato dato al vettore, e l'avviso dato al vettore ha lo stesso effetto di quello dato alla *performing party* marittima.
6. Nel caso di perdita o danno effettivo o presunto, le parti della controversia si danno reciprocamente tutte le ragionevoli facilitazioni per l'ispezione e il conteggio delle merci e consentono l'accesso ai documenti relativi al trasporto delle merci.

## **Capitolo 6**

### **Disposizioni aggiuntive relative a particolari fasi del trasporto**

#### *Articolo 24 Deviazione*

Quando in base alla legge applicabile una deviazione costituisce un inadempimento delle obbligazioni del vettore, tale deviazione di per sé stessa non priva il vettore o la *performing party* marittima delle difese o della limitazione di questa Convenzione, tranne che nei casi previsti dall'articolo 61.

#### *Articolo 25*

##### *Merci sopra coperta delle navi*

1. Le merci possono essere trasportate sopra la coperta di una nave solo se:
  - (a) tale trasporto è obbligatorio per legge;
  - (b) esse sono trasportate in o su contenitori o veicoli che sono adatti per il trasporto sopra coperta, e la coperta è specialmente predisposta per il trasporto di tali contenitori o veicoli; o
  - (c) il trasporto sopra coperta è conforme al contratto di trasporto, agli usi, ai costumi e alle pratiche del commercio in questione.
2. Le disposizioni di questa Convenzione relative alla responsabilità del vettore si applicano alla perdita, al danno o al ritardo nella consegna delle merci trasportate sopra coperta in base al paragrafo 1 di questo articolo, ma il vettore non è responsabile per la perdita o il danno di tali merci o il ritardo nella loro consegna, causato dai rischi speciali che il loro trasporto sopra coperta comporta ove le merci siano trasportate in conformità al paragrafo 1 lettere (a) o (c) di questo articolo.
3. Se le merci sono state trasportate sopra coperta in casi diversi da quelli consentiti in base al paragrafo 1 di questo articolo, il vettore è responsabile per la perdita o il danno delle merci o il ritardo nella loro consegna esclusivamente causato dal loro trasporto sopra coperta, e non ha diritto alle difese previste nell'articolo 17.
4. Il vettore non ha diritto di invocare il paragrafo 1 (c) di questo articolo nei confronti di un terzo che ha acquistato un documento di trasporto negoziabile o una registrazione elettronica di trasporto negoziabile in buona fede, a meno che i dati contrattuali precisino che le merci sono trasportate sopra coperta.
5. Se il vettore e il caricatore hanno espressamente convenuto che le merci sarebbero state trasportate sotto coperta, il vettore non ha diritto al beneficio della limitazione della responsabilità per ogni perdita, danno o ritardo nella consegna delle merci nella misura in cui tale perdita, danno o ritardo siano dovuti al loro trasporto sopra coperta.

*Articolo 26**Trasporto anteriore o successivo al trasporto marittimo*

Quando la perdita o il danno delle merci, o un evento o una circostanza che causa un ritardo nella loro consegna, si verifica durante il periodo della responsabilità del vettore ma solamente prima del loro imbarco sulla nave o solamente dopo il loro sbarco dalla nave, le disposizioni di questa Convenzione non prevalgono sulle disposizioni di un altro strumento internazionale che, al tempo di tale perdita, danno o evento o circostanza che causa un ritardo:

(a) sarebbero state applicabili a tutte o alcune delle prestazioni del vettore in base alle disposizioni di tale strumento internazionale se il caricatore avesse stipulato un distinto contratto direttamente con il caricatore in relazione alla particolare fase del contratto durante la quale ha avuto luogo la perdita o il danno delle merci o l'evento o la circostanza che ha causato il ritardo;

(b) regolano espressamente la responsabilità del vettore, la sua limitazione, o il termine per l'esercizio dell'azione; e

(c) non possono in base a tale strumento essere derogate contrattualmente in alcun caso o a detrimento del caricatore.

**Capitolo 7****Obbligazioni del caricatore nei confronti del vettore***Articolo 27**Consegna delle merci per il trasporto*

1. Salvo diverso accordo nel contratto di trasporto, il caricatore deve consegnare le merci pronte per il trasporto. In ogni caso, il caricatore deve consegnare le merci in condizioni tali da sopportare il viaggio previsto, compreso imbarco, movimentazione, stivaggio, rizzaggio, ancoraggio e sbarco, e tali da non causare danni a persone o beni.
2. Il caricatore deve adempiere in modo appropriato e con cura le obbligazioni assunte in base a una convenzione stipulata come previsto dall'articolo 13, paragrafo 2.
3. Quando un contenitore è riempito o un veicolo è caricato dal caricatore, il caricatore deve stivare, rizzare e ancorare il contenuto nel o sul contenitore o veicolo in modo appropriato e con cura, e in modo tale da non causare danni a persone o beni.

*Articolo 28**Cooperazione del caricatore e del vettore nella fornitura di informazioni e istruzioni*

Il vettore e il caricatore devono rispondere alle reciproche richieste di fornire informazioni e istruzioni necessarie per la conveniente movimentazione e il conveniente trasporto delle merci, se la parte alla quale viene fatta la richiesta è in possesso di tali informazioni o è ragionevolmente in grado di fornire tali istruzioni e la parte che le richiede non è ragionevolmente in grado di procurarsele.

### *Articolo 29*

#### *Obbligazione del caricatore di fornire informazioni, istruzioni e documenti*

1. Il caricatore deve fornire tempestivamente al vettore le informazioni, le istruzioni e i documenti relativi alle merci che non sono altrimenti ragionevolmente nella disponibilità del vettore e che sono ragionevolmente necessari:

(a) per l' appropriata movimentazione e il trasporto delle merci, comprese le precauzioni da adottarsi dal vettore e da una *performing party*; e

(b) per consentire al vettore di osservare la legge, i regolamenti o altre prescrizioni di autorità pubbliche in relazione al trasporto in questione, purché il vettore indichi tempestivamente al caricatore le informazioni, le istruzioni e i documenti che richiede.

2. Nonostante le disposizioni di questo articolo restano fermi gli specifici obblighi in base alla legge, ai regolamenti e altre prescrizioni di autorità pubbliche di fornire certe informazioni e istruzioni e certi documenti relativi alle merci.

### *Articolo 30*

#### *Base della responsabilità del caricatore nei confronti del vettore*

1. Il caricatore è responsabile per la perdita o il danno sofferto dal vettore se il vettore prova che la causa della perdita o del danno è stata l'inadempimento delle obbligazioni del caricatore in base a questa Convenzione.

2. Salvo il caso in cui causa della perdita o del danno sia stato l'inadempimento del caricatore alle sue obbligazioni in base agli articoli 31, paragrafo 2, e 32, il caricatore è esonerato in tutto o in parte della sua responsabilità se la causa o una delle cause della perdita o del danno non è imputabile a colpa sua o a colpa di una delle persone menzionate nell'articolo 34.

3. Quando il caricatore è esonerato in parte dalla sua responsabilità in base a questo articolo, la sua responsabilità sussiste soltanto per la parte della perdita o del danno che è attribuibile a colpa sua o a colpa di una delle persone menzionate nell'articolo 34.

### *Articolo 31*

#### *Informazioni per la compilazione dei dati contrattuali*

1. Il caricatore deve fornire tempestivamente al vettore le accurate informazioni richieste per la compilazione dei dati contrattuali e per l'emissione dei documenti di trasporto o delle registrazioni elettroniche di trasporto, compresi i dati menzionati nell'articolo 36, paragrafo 1; il nome della parte che deve essere individuata come caricatore nei dati contrattuali; il nome dell'eventuale destinatario; e il nome della persona all'ordine della quale il documento di trasporto o la registrazione elettronica deve essere eventualmente emesso.

2. Si presume che il caricatore abbia garantito l'esattezza delle informazioni fornite in conformità al paragrafo 1 di questo articolo al momento in cui esse sono ricevute dal vettore. Il caricatore deve risarcire al vettore la perdita o il danno derivante dall'inesattezza di tale informazione.



*Articolo 32**Disposizioni speciali per le merci pericolose*

Quando merci che per la loro natura o il loro carattere sono, o appaiono ragionevolmente suscettibili di diventare, pericolose per le persone, i beni o l'ambiente:

(a) il caricatore deve informare tempestivamente il vettore della natura o del carattere pericoloso delle merci prima che esse siano consegnate al vettore o ad una *performing party*. Se il caricatore omette di farlo e il vettore o la *performing party* non ha altrimenti conoscenza della loro natura o del loro carattere pericoloso, il caricatore è responsabile nei confronti del vettore della perdita o del danno che deriva da tale omissione;

(b) il caricatore deve apporre marche o etichette sulle merci pericolose in conformità alla legge, ai regolamenti o alle altre prescrizioni di autorità pubbliche applicabili durante ogni fase del previsto trasporto delle merci. Se il caricatore omette di farlo, egli è responsabile nei confronti del vettore della perdita o del danno che deriva da tale omissione.

*Articolo 33**Assunzione da parte del caricatore documentale dei diritti e delle obbligazioni del caricatore*

1. Un caricatore documentale è soggetto alle obbligazioni e responsabilità che gravano sul caricatore in base a questo capitolo e all'articolo 55, e a lui spettano i diritti e le difese previsti in questo capitolo e nel capitolo 13.

2. Il paragrafo 1 di questo articolo non ha influenza sulle obbligazioni e responsabilità, e sui diritti o le difese del caricatore.

*Articolo 34**Responsabilità del caricatore per altre persone*

Il caricatore è responsabile per l'inadempimento delle obbligazioni poste a suo carico da questa Convenzione causato dagli atti o omissioni di qualsiasi persona, compresi impiegati, agenti e subcontraenti, a cui ha affidato l'esecuzione di una qualsiasi delle sue obbligazioni, ma non è responsabile per atti o omissioni del vettore o di una *performing party* che agisce per conto del vettore, a cui il caricatore ha affidato l'esecuzione delle sue obbligazioni.

**Capitolo 8****Documenti di trasporto e registrazioni elettroniche di trasporto***Articolo 35**Emissione del documento di trasporto e della registrazione elettronica di trasporto*

Salvo che il caricatore e il vettore abbiano convenuto di non usare un documento di trasporto o una registrazione elettronica di trasporto, o rientri negli usi, costumi e pratiche

del commercio di non usarlo, il caricatore o, se il caricatore lo consente, il caricatore documentale, ha diritto di ottenere dal vettore, al momento della consegna delle merci al vettore o ad una *performing party*, a sua scelta:

(a) un documento di trasporto non negoziabile o, fermo il disposto dell'articolo 8 alinea (a), una registrazione elettronica di trasporto non negoziabile; o

(b) un documento di trasporto negoziabile appropriato o, fermo il disposto dell'articolo 8 alinea (a), una registrazione elettronica di trasporto negoziabile, salvo che il caricatore e il vettore abbiano convenuto di non utilizzare un documento di trasporto negoziabile o una registrazione elettronica di trasporto negoziabile, o rientri negli usi, costumi e pratiche del commercio di non usarlo.

### *Articolo 36*

#### *Dati contrattuali*

1 I dati contrattuali che figurano nel documento di trasporto o nella registrazione elettronica di trasporto a cui è fatto riferimento nell'articolo 35 devono comprendere le informazioni seguenti, così come fornite dal caricatore:

- (a) una descrizione delle merci appropriata per il loro trasporto;
- (b) le marche principali necessarie per la loro identificazione;
- (c) il numero dei colli o dei pezzi, o la quantità delle merci; e
- (d) il peso delle merci, se fornito dal caricatore.

2. I dati contrattuali che figurano nel documento di trasporto o nella registrazione elettronica di trasporto a cui è fatto riferimento nell'articolo 35 devono anche comprendere:

(a) una dichiarazione circa l'ordine e le condizioni apparenti delle merci nel momento in cui il vettore o la *performing party* le riceve per il trasporto;

(b) il nome e l'indirizzo del vettore;

(c) la data in cui il vettore o la *performing party* ha ricevuto le merci, o in cui le merci sono state caricate a bordo della nave, o in cui il documento di trasporto o la registrazione elettronica di trasporto è stato emesso; e

(d) se il documento di trasporto è negoziabile, il numero degli originali del documento di trasporto negoziabile, quando è stato emesso in più originali.

3. I dati contrattuali che figurano nel documento di trasporto o nella registrazione elettronica di trasporto a cui è fatto riferimento nell'articolo 35 devono inoltre comprendere:

- (a) il nome e l'indirizzo del destinatario, se indicato dal caricatore;
- (b) il nome della nave, se indicato nel contratto di trasporto;
- (c) il luogo di ricevimento e, se noto al vettore, il luogo di consegna; e
- (d) il porto di imbarco e il porto di sbarco, se indicati nel contratto di trasporto.

4. Ai fini di questo articolo, la frase "l'ordine e le condizioni apparenti delle merci" contenuta nella lettera (a) del paragrafo 2 si riferisce all'ordine e alle condizioni delle merci basati su:

(a) una ragionevole ispezione esterna delle merci come imballate al momento in cui il caricatore le consegna al vettore o alla *performing party*; e

(b) ogni ispezione supplementare che il vettore o la *performing party* effettivamente esegue prima di emettere il documento di trasporto o la registrazione elettronica di trasporto.

#### *Articolo 37*

##### *Individuazione del vettore*

1. Se il vettore è individuato con il suo nome nei dati contrattuali, qualsiasi altra informazione nel documento di trasporto o nella registrazione elettronica di trasporto relativa alla identità del vettore è priva di effetto ove sia incompatibile con tale individuazione.

2. Se i dati contrattuali non individuano il vettore come richiesto dall'articolo 36, paragrafo 2, lettera (b), ma indicano che le merci sono state caricate su una nave di cui è fornito il nome, vettore si presume il proprietario della nave indicato nel registro di iscrizione, a meno che questi non provi che la nave al momento del trasporto era locata a scafo nudo e individui il conduttore a scafo nudo indicandone l'indirizzo, nel quale caso si presume che il conduttore a scafo nudo sia il vettore. Il proprietario della nave risultante dal registro di iscrizione può alternativamente vincere tale presunzione individuando il vettore e indicandone l'indirizzo. Il conduttore a scafo nudo può vincere nello stesso modo ogni presunzione di essere il vettore.

3. Nulla in questo articolo impedisce all'avente diritto di provare che vettore è una persona diversa da quella individuata nei dati contrattuali o in base al paragrafo 2 di questo articolo.

#### *Articolo 38*

##### *Firma*

1. Il documento di trasporto è firmato dal vettore o da una persona che agisce in suo nome.

2. La registrazione elettronica di trasporto include la firma elettronica del vettore o di una persona che agisce in suo nome. Tale firma elettronica identifica il firmatario in relazione alla registrazione elettronica di trasporto e indica che il vettore autorizza la registrazione elettronica di trasporto.

#### *Articolo 39*

##### *Mancanza di dati contrattuali*

1. La mancanza o l'inesattezza di uno o più dei dati contrattuali menzionati nell'articolo 36 paragrafi 1, 2 o 3, non influisce di per sé sulla natura giuridica o sulla validità del documento di trasporto o della registrazione elettronica di trasporto.

2. Se i dati contrattuali comprendono la data ma omettono di indicarne il significato, si presume che tale data sia:

(a) quella in cui tutte le merci menzionate nel documento di trasporto o nella registrazione elettronica di trasporto sono state caricate a bordo della nave, se i dati contrattuali indicano che le merci sono state caricate a bordo di una nave; o

(b) quella in cui il vettore o una *performing party* ha ricevuto le merci, se i dati contrattuali non indicano che le merci sono state caricate a bordo di una nave.

3. Se i dati contrattuali non indicano lo stato e le condizioni apparenti delle merci nel momento in cui il vettore o una *performing party* le riceve, si presume che essi abbiano indicato che le merci erano in apparenti buon ordine e condizioni nel momento in cui il vettore o una *performing party* le ha ricevute.

#### Articolo 40

##### *Riserve circa le informazioni relative alle merci nei dati contrattuali*

1. Il vettore deve inserire riserve in relazione alle informazioni menzionate nell'articolo 36, paragrafo 1, per indicare che non assume responsabilità per l'esattezza delle informazioni fornite dal caricatore se:

(a) sa effettivamente che una qualsiasi delle dichiarazioni rilevanti contenute nel documento di trasporto o nella registrazione elettronica di trasporto è falsa o ingannevole;

(b) ha ragionevole motivo di credere che una dichiarazione rilevante contenuta nel documento di trasporto o nella registrazione elettronica di trasporto sia falsa o ingannevole.

2. Senza pregiudizio del paragrafo 1 del presente articolo, il vettore può formulare riserve con riguardo alle informazioni menzionate nell'articolo 36, paragrafo 1, nelle circostanze e nel modo indicati nei paragrafi 3 e 4 di questo articolo per indicare che non assume responsabilità per l'esattezza delle informazioni fornite dal caricatore.

3. Quando le merci non sono consegnate per il loro trasporto al vettore o a una *performing party* in un contenitore o veicolo chiuso o quando esse sono consegnate in un contenitore o veicolo chiuso e il vettore o una *performing party* effettivamente le ispeziona, il vettore può formulare riserve in relazione alle informazioni menzionate nell'articolo 36, paragrafo 1, se:

(a) il vettore non aveva alcun mezzo materialmente applicabile e commercialmente ragionevole per verificare le informazioni fornite dal caricatore, nel quale caso può indicare quale informazione non è stato in grado di verificare; o

(b) il vettore ha ragionevole motivo di credere che le informazioni fornite dal caricatore siano inesatte, nel quale caso può inserire una clausola con l'indicazione delle informazioni che egli ragionevolmente considera esatte.

4. Quando le merci sono consegnate al vettore o a una *performing party* per il loro trasporto in un contenitore o veicolo chiuso, il vettore può formulare riserve in relazione alle informazioni menzionate:

(a) nell'articolo 36, paragrafo 1, lettere (a), (b), o (c) se:

(i) le merci nel contenitore o nel veicolo non sono state oggetto di una ispezione effettiva da parte del vettore o di una *performing party*; e

(ii) né il vettore né una *performing party* ha avuto in altro modo effettiva conoscenza del suo contenuto prima di emettere il documento di trasporto o la registrazione elettronica di trasporto; e

(b) nell'articolo 36, paragrafo 1, lettera (d), se:

(i) né il vettore né una *performing party* ha pesato il container o il veicolo, e il caricatore e il vettore non avevano convenuto prima della caricazione di pesare il contenitore o il veicolo e di menzionare il peso nei dati contrattuali; o

(ii) non vi era alcun mezzo materialmente applicabile e commercialmente ragionevole per verificare il peso del contenitore o del veicolo.

#### *Articolo 41*

##### *Valore probatorio dei dati contrattuali*

Salvo che e nella misura in cui i dati contrattuali siano stati oggetto di riserve nelle circostanze e nei modi previsti nell'articolo 40:

(a) un documento di trasporto o una registrazione elettronica di trasporto costituisce presunzione, fino a prova contraria, del ricevimento da parte del vettore delle merci come descritte nei dati contrattuali;

(b) la prova contraria da parte del vettore in relazione a qualsiasi dato contrattuale non è ammissibile quando tali dati contrattuali figurano in:

(i) un documento di trasporto negoziabile o in una registrazione elettronica di trasporto negoziabile che è stato trasferito ad un terzo che agisce in buona fede; o

(ii) un documento di trasporto non negoziabile nel quale si precisa che esso deve essere restituito per ottenere la consegna delle merci, che è stato trasferito al destinatario che agisce in buona fede;

(c) la prova contraria da parte del vettore non è ammissibile nei confronti di un destinatario che ha agito in buona fede facendo affidamento su uno dei seguenti dati contrattuali menzionati in un documento di trasporto non negoziabile o in una registrazione elettronica di trasporto non negoziabile:

(i) i dati contrattuali menzionati nell'articolo 36, paragrafo 1, quando essi sono stati forniti dal vettore;

(ii) il numero, il tipo, e i numeri di identificazione dei contenitori, ma non i numeri di identificazione dei sigilli dei contenitori; e

(iii) i dati contrattuali menzionati nell'articolo 36, paragrafo 2.

#### *Articolo 42*

##### *“Nolo prepagato”*

Se i dati contrattuali contengono la dichiarazione “nolo prepagato” o una dichiarazione simile, il vettore non può far valere nei confronti del portatore o del

destinatario il fatto che il nolo non è stato pagato. Questo articolo non si applica se il portatore o il destinatario è anche il caricatore.

## **Capitolo 9**

### **Consegna delle merci**

#### *Articolo 43*

##### *Obbligazione di accettare la consegna*

Quando le merci sono arrivate alla loro destinazione, il destinatario che ne domanda la consegna in base al contratto di trasporto deve accettare la loro consegna nel momento o entro il termine e nel luogo convenuti nel contratto di trasporto o, in difetto di tale accordo, nel momento e nel luogo in cui, avuto riguardo alle clausole del contratto, ai costumi, agli usi e alle pratiche del commercio e alle circostanze del trasporto, sarebbe stato ragionevole attendersi la loro consegna.

#### *Articolo 44*

##### *Obbligazione di accusare ricevimento*

A richiesta del vettore o della *performing party* che consegna le merci, il destinatario deve accusare il ricevimento delle merci consegnate dal vettore o dalla *performing party* nel modo che è abituale nel luogo di consegna. Il vettore può rifiutare la consegna delle merci se il destinatario rifiuta di accusarne ricevimento.

#### *Articolo 45*

##### *Consegna quando non è emesso un documento di trasporto negoziabile o una registrazione elettronica di trasporto negoziabile*

Quando non è stato emesso un documento di trasporto negoziabile o una registrazione elettronica di trasporto negoziabile:

(a) il vettore deve consegnare le merci al destinatario al momento e nel luogo menzionati nell'articolo 43. Il vettore può rifiutare la consegna se la persona che afferma di essere il destinatario su richiesta del vettore non si identifica in debito modo come tale;

(b) se il nome e l'indirizzo del destinatario non sono menzionati nei dati contrattuali, la parte controllante deve indicarli al vettore prima o al momento dell'arrivo delle merci nel luogo di destinazione;

(c) senza pregiudizio dell'articolo 48, paragrafo 1, se le merci non possono essere consegnate in quanto (i) il destinatario, dopo aver ricevuto avviso del loro arrivo, non ne richiede la consegna al vettore, dopo il loro arrivo al luogo di destinazione, al momento o entro il termine menzionati nell'articolo 43, (ii) il vettore rifiuta la consegna in quanto la persona che afferma di essere il destinatario non si identifica in debito modo come tale, or (iii) il vettore, dopo tentativi ragionevoli, non è in grado di localizzare il destinatario al fine di richiedere istruzioni per la consegna, il vettore può darne notizia alla parte controllante e richiedere istruzioni per la consegna delle merci. Se, dopo tentativi ragionevoli, non è in grado di localizzare la parte controllante, il vettore ne può dare notizia al caricatore e

richiedere a lui istruzioni per la consegna delle merci. Se, dopo tentativi ragionevoli, non è in grado di localizzare il caricatore, il vettore ne può dare notizia al caricatore documentale e richiedere a lui istruzioni per la consegna delle merci;

(d) il vettore il quale consegna le merci su istruzioni della parte controllante, del caricatore o del caricatore documentale in conformità alla lettera (c) di questo articolo è liberato dalle sue obbligazioni relative alla consegna delle merci in base al contratto di trasporto.

#### *Articolo 46*

*Consegna quando è emesso un documento di trasporto non negoziabile che ne richiede la restituzione*

Quando è emesso un documento di trasporto non negoziabile dal quale risulta che esso deve essere restituito onde ottenere la consegna delle merci:

(a) il vettore deve consegnare le merci al destinatario al momento e nel luogo menzionati nell'articolo 43 a condizione che il destinatario su richiesta del vettore si identifichi in debito modo come tale e restituisca il documento non negoziabile. Il vettore può rifiutare la consegna se la persona che afferma di essere il destinatario su richiesta del vettore non si identifica in debito modo come tale, e deve rifiutarla se il documento di trasporto non negoziabile non viene restituito. Se sono stati emessi più originali del documento di trasporto non negoziabile, la restituzione di un originale è sufficiente e gli altri originali cessano di essere validi o di produrre effetto;

(b) senza pregiudizio dell'articolo 48, paragrafo 1, se le merci non possono essere consegnate in quanto (i) il destinatario, dopo aver ricevuto avviso del loro arrivo, non ne richiede la consegna al vettore al momento o entro il termine menzionati nell'articolo 43 dopo il loro arrivo al luogo di destinazione, (ii) il vettore rifiuta la consegna in quanto la persona che afferma di essere il destinatario non si identifica in debito modo come tale o non consegna il documento, o (iii) il vettore, dopo tentativi ragionevoli, non è in grado di localizzare il destinatario al fine di richiedere istruzioni per la consegna, il vettore può darne notizia al caricatore e richiederli istruzioni per la consegna delle merci. Se, dopo tentativi ragionevoli, non è in grado di localizzare il caricatore, il vettore può darne notizia al caricatore documentale e richiedere a lui istruzioni per la consegna delle merci;

(c) il vettore il quale consegna le merci su istruzioni del caricatore o del caricatore documentale in conformità alla lettera (b) di questo articolo è liberato dalle sue obbligazioni relative alla consegna delle merci in base al contratto di trasporto, indipendentemente dal fatto che il documento di trasporto non negoziabile gli sia stato o meno restituito.

#### *Articolo 47*

*Consegna quando è emesso un documento di trasporto negoziabile o una registrazione elettronica di trasporto negoziabile*

1. Quando è stato emesso un documento di trasporto negoziabile o una registrazione elettronica di trasporto negoziabile:

(a) il portatore del documento di trasporto negoziabile o della registrazione elettronica di trasporto negoziabile ha il diritto di richiedere la consegna delle merci dal

vettore dopo il loro arrivo nel luogo di destinazione, e in tale caso il vettore consegna le merci al portatore nel momento e nel luogo indicati dall'articolo 43:

(i) contro consegna del documento di trasporto negoziabile e, se il portatore è una delle persone menzionate nell'articolo 1, paragrafo 10, lettera (a) (i), a condizione che il portatore si identifichi in modo appropriato; o

(ii) contro dimostrazione da parte del portatore, secondo le procedure indicate nell'articolo 9, paragrafo 1, che egli è il portatore della registrazione elettronica di trasporto negoziabile;

(b) il vettore deve rifiutare la consegna se le prescrizioni di cui alla lettera (a) (i) o (a) (ii) di questo paragrafo non sono state osservate;

(c) se sono stati emessi più originali del documento di trasporto negoziabile, e il numero degli originali è indicato in tale documento, la restituzione di un originale è sufficiente e gli altri originali cessano di essere validi o di produrre effetto. Quando è stata utilizzata una registrazione elettronica di trasporto negoziabile, tale documento cessa di essere valido o di produrre effetto con la consegna delle merci al portatore secondo le procedure previste all'articolo 9, paragrafo 1.

2. Senza pregiudizio dell'articolo 48, paragrafo 1, se un documento di trasporto negoziabile o una registrazione elettronica di trasporto negoziabile prevede espressamente che le merci possono essere consegnate senza la restituzione del documento di trasporto o della registrazione elettronica di trasporto, si applicano le disposizioni seguenti:

(a) se le merci non possono essere consegnate in quanto (i) il portatore, dopo aver ricevuto avviso del loro arrivo, non ne richiede la consegna al vettore al momento o entro il termine menzionati nell'articolo 43 dopo il loro arrivo al luogo di destinazione; (ii) il vettore rifiuta la consegna in quanto la persona che afferma di essere un portatore non si identifica in debito modo come una delle persone menzionate nell'articolo 1, paragrafo 10, lettera (a) (i), o (iii), e il vettore, dopo tentativi ragionevoli, non è in grado di localizzare il portatore onde chiedergli istruzioni per la consegna delle merci. Se, dopo tentativi ragionevoli, non è in grado di localizzare il caricatore, il vettore può darne notizia al caricatore documentale e richiedere a lui istruzioni per la consegna delle merci;

(b) il vettore il quale consegna le merci su istruzioni del caricatore o del caricatore documentale in conformità alla lettera (a) del paragrafo 2 di questo articolo è liberato dalle sue obbligazioni relative alla consegna delle merci al portatore in base al contratto di trasporto, indipendentemente dal fatto che il documento di trasporto non negoziabile gli sia stato o meno restituito, o la persona che richiede la consegna in base a una registrazione elettronica di trasporto negoziabile abbia dimostrato di essere il portatore secondo le procedure previste all'articolo 9, paragrafo 1;

(c) la persona che da istruzioni secondo la lettera (a) del paragrafo 2 di questo articolo deve risarcire al vettore il danno da lui sofferto per il fatto di essere tenuto responsabile nei confronti portatore in base all'alinea (e) del paragrafo 2 di questo articolo. Il vettore può rifiutare di eseguire tali istruzioni se la persona non fornisce l'adeguata garanzia che egli possa ragionevolmente richiedere;

(d) una persona che diventa portatore del documento di trasporto negoziabile o una registrazione elettronica di trasporto negoziabile dopo che il vettore ha consegnato le merci in conformità alla lettera (b) del paragrafo 2 di questo articolo, ma in base a una



convenzione contrattuale o di altra natura conclusa prima di tale consegna, acquista diritti nei confronti del vettore in base al contratto di trasporto, fatta eccezione del diritto di richiedere la consegna delle merci;

(e) nonostante le lettere (b) e (d) del paragrafo 2 di questo articolo, una persona che diventa portatore dopo tale consegna, e che non aveva e non avrebbe potuto ragionevolmente averne conoscenza quando è diventato portatore, acquista i diritti incorporati nel documento di trasporto negoziabile o nella registrazione elettronica di trasporto negoziabile. Quando i dati contrattuali indicano il previsto momento di arrivo delle merci, o indicano il modo con cui ottenere informazioni sul fatto se esse sono state o meno consegnate, si presume che il portatore nel momento in cui è diventato tale aveva o avrebbe potuto ragionevolmente avere conoscenza della consegna delle merci.

#### *Articolo 48*

##### *Merci non ritirate*

1. Ai fini di questo articolo, si presume che la consegna delle merci non sia avvenuta solo se, dopo il loro arrivo al luogo di destinazione:

(a) Il destinatario non accetta la consegna delle merci in conformità a questo capitolo al momento e nel luogo menzionati nell'articolo 43;

(b) la parte controllante, il portatore, il caricatore o il caricatore documentale non può essere localizzato o non dà al vettore adeguate istruzioni in conformità agli articoli 45, 46 e 47;

(c) il vettore ha diritto di o è tenuto a rifiutare la consegna in conformità agli articoli 44, 45, 46 e 47;

(d) il vettore non è autorizzato a consegnare le merci al destinatario in base alla legge o ai regolamenti del luogo in cui la consegna è richiesta; o

(e) le merci non possono essere consegnate dal vettore per altro motivo.

2. Senza pregiudizio di altri diritti che il vettore possa avere nei confronti del caricatore, la parte controllante, o il destinatario, se le merci non sono state ritirate il vettore può, a rischio e spese della persona che ha diritto alle merci, adottare l'azione in relazione alle merci che le circostanze possano ragionevolmente richiedere, ivi compreso:

(a) depositare le merci in un luogo conveniente;

(b) scaricarle se sono caricate in contenitori o veicoli, o adottare altre misure in relazione alle merci, compreso un loro spostamento; e

(c) farle vendere o distruggere in conformità alle pratiche, alla legge o ai regolamenti del luogo in cui esse si trovano.

3. Il vettore può esercitare i diritti previsti nel paragrafo 2 di questo articolo solo dopo aver dato ragionevole preavviso della misura che intende adottare in base al paragrafo 2 di questo articolo alla persona eventualmente indicata nei dati contrattuali come la persona a cui deve essere dato avviso dell'arrivo delle merci al luogo di destinazione e ad una delle persone seguenti nell'ordine indicato, se a lui conosciute: il destinatario, la parte controllante o il caricatore.

4. Se le merci sono vendute in conformità alla lettera (c) del paragrafo 2 di questo articolo, il vettore conserva il ricavo dalla vendita a profitto della persona avente diritto alle merci, previa deduzione di tutte le spese incontrate dal vettore e di ogni altro importo dovuto al vettore in relazione al trasporto di tali merci.

5. Il vettore non è responsabile per la perdita o il danno delle merci che si verifica durante il periodo in cui esse rimangono in attesa di consegna a meno che il creditore non provi che tale perdita o danno è dipeso dal fatto che il vettore non ha adottato le misure che sarebbero state ragionevoli nelle circostanze per conservare le merci e che il vettore sapeva o avrebbe dovuto sapere che la mancata adozione da parte sua di tali misure avrebbe causato la perdita o il danno delle merci.

#### *Articolo 49*

##### *Ritenzione delle merci*

Nessuna disposizione di questa Convenzione pregiudica il diritto che il vettore o una *performing party* possa avere in base al contratto di trasporto o alla legge applicabile di ritenere le merci a garanzia del pagamento delle somme dovute.

## **Capitolo 10**

### **Diritti della parte controllante**

#### *Articolo 50*

##### *Esercizio e portata del diritto di controllo*

1. Il diritto di controllo può essere esercitato solo dalla parte controllante e è limitato al:

(a) diritto di dare o modificare istruzioni in relazione alle merci che non costituiscono una modifica del contratto di trasporto;

(b) diritto di ottenere la consegna delle merci in un porto di scalo previsto o, in relazione al trasporto terrestre, in un luogo lungo il percorso; e

(c) diritto di sostituire il destinatario con qualsiasi altra persona, compresa la parte controllante.

2. Il diritto di controllo esiste durante l'intero periodo della responsabilità del vettore, previsto nell'articolo 12 e cessa al termine di tale periodo.

#### *Articolo 51*

##### *Identità della parte controllante e trasferimento del diritto di controllo*

1. Salvi i casi menzionati nei paragrafi 2, 3 e 4 di questo articolo:

(a) il caricatore è la parte controllante a meno che, al momento della conclusione del contratto di trasporto, egli designi il destinatario, il caricatore documentale o un'altra persona come parte controllante;

(b) la parte controllante può trasferire il diritto di controllo ad un'altra persona. Il trasferimento diventa efficace nei confronti del vettore dal momento della sua

comunicazione da parte della persona che lo esegue e la persona in cui favore esso ha luogo diventa la parte controllante;

(c) la parte controllante deve identificarsi in modo appropriato quando esercita il diritto di controllo.

2. Quando è stato emesso un documento di trasporto non negoziabile dal quale risulta che esso deve essere restituito onde ottenere la consegna delle merci:

(a) il caricatore è la parte controllante e può trasferire il diritto di controllo al destinatario indicato nel documento di trasporto trasferendo il documento a tale persona senza girata. Se sono stati emessi vari originali, tutti gli originali devono essere trasferiti onde effettuare il trasferimento del diritto di controllo; e

(b) per esercitare il suo diritto di controllo la parte controllante deve produrre il documento e identificarsi in modo appropriato. Se è stato emesso più di un originale del documento, devono essere prodotti tutti gli originali, in difetto di che il diritto di controllo non può essere esercitato.

3. Quando viene emesso un documento di trasporto negoziabile:

(a) il portatore o, se sono stati emessi vari originali del documento di trasporto, il portatore di tutti gli originali è la parte controllante;

(b) il portatore può trasferire il diritto di controllo mediante il trasferimento del documento di trasporto negoziabile ad un'altra persona in conformità all'articolo 57. Se sono stati emessi vari originali del documento di trasporto, tutti gli originali devono essere trasferiti a tale persona onde effettuare il trasferimento del diritto di controllo; e

(c) per esercitare il diritto di controllo, il portatore deve presentare il documento di trasporto negoziabile al vettore e, se è una delle persone menzionate nell'articolo 1, paragrafo 10, lettera (a) (i), deve identificarsi in modo appropriato. Se sono stati emessi vari originali del documento di trasporto, tutti gli originali devono essere presentati, in difetto di che il diritto di controllo non può essere esercitato.

4. Quando viene emessa una registrazione elettronica di trasporto negoziabile:

(a) il portatore è la parte controllante;

(b) il portatore può trasferire il diritto di controllo ad un'altra persona mediante il trasferimento nella registrazione elettronica di trasporto negoziabile secondo le procedure menzionate nell'articolo 9, paragrafo 1; e

(c) per esercitare il diritto di controllo, il portatore deve dimostrare, secondo le procedure previste nell'articolo 9, paragrafo 1, di essere il portatore.

#### *Articolo 52*

##### *Esecuzione delle istruzioni da parte del vettore*

1. Fermo il disposto dei paragrafi 2 e 3 di questo articolo, il vettore deve eseguire le istruzioni menzionate nell'articolo 50 se:

(a) la persona che da le istruzioni ha diritto di esercitare il diritto di controllo;

(b) le istruzioni possono ragionevolmente essere eseguite secondo i loro termini nel momento in cui esse pervengono al vettore; e

(c) le istruzioni non interferiscono con le normali operazioni del vettore, ivi comprese le pratiche di consegna.

2. In ogni caso, la parte controllante deve rimborsare al vettore tutte le ragionevoli spese addizionali che il vettore può incontrare e gli risarcisce la perdita o il danno che può soffrire in conseguenza della diligente esecuzione di qualsiasi istruzione in base a questo articolo, ivi compreso il risarcimento per perdite o danni di altre merci trasportate che il vettore può essere tenuto a riconoscere.

3. Il vettore ha diritto di ottenere dalla parte controllante una garanzia per l'importo delle spese addizionali, della perdita o del danno che il vettore si attende possa ragionevolmente derivare in dipendenza della esecuzione delle istruzioni secondo questo articolo. Il vettore può rifiutare di eseguire le istruzioni se tale garanzia non viene fornita.

4. La responsabilità del vettore per la perdita o il danno delle merci o per il ritardo nella consegna risultante dalla mancata esecuzione da parte sua delle istruzioni della parte controllante in violazione della obbligazione posta a suo carico dal paragrafo 1 di questo articolo è soggetta agli articoli da 17 a 23 e l'ammontare del risarcimento pagabile dal vettore è soggetto agli articoli da 59 a 61.

#### *Articolo 53*

##### *Dove la consegna si reputa avvenuta*

Le merci consegnate secondo le istruzioni date in conformità all'articolo 52, paragrafo 1, sono repute essere state consegnate nel luogo di destinazione, e le disposizioni del capitolo 9 relative a tale consegna sono ad esse applicabili.

#### *Articolo 54*

##### *Modifiche del contratto di trasporto*

1. La parte controllante è la sola persona che può convenire con il vettore modifiche del contratto di trasporto diverse da quelle menzionate nell'articolo 50, paragrafo 1 lettere (b) e (c).

2. Le modifiche del contratto di trasporto, ivi comprese quelle menzionate nell'articolo 50, paragrafo 1, lettere (b) e (c), devono essere annotate in un documento di trasporto negoziabile o in un documento di trasporto non negoziabile di cui è richiesta la restituzione, o incorporate in una registrazione elettronica di trasporto negoziabile, o, su richiesta della parte controllante, devono essere menzionate in un documento di trasporto non negoziabile o incorporate in una registrazione elettronica di trasporto non negoziabile. Tali modifiche, se menzionate o incorporate in tale modo, devono essere firmate in conformità all'articolo 38.

#### *Articolo 55*

##### *Fornitura al vettore di informazioni, istruzioni o documenti addizionali*

1. La parte controllante, a richiesta del vettore o della *performing party*, deve fornire in modo tempestivo informazioni, istruzioni o documenti relativi alle merci non ancora forniti dal caricatore e non altrimenti ragionevolmente disponibili per il vettore, di cui il vettore può avere ragionevolmente bisogno per adempiere alle sue obbligazioni in base al contratto di trasporto.
2. Se il vettore, dopo ragionevoli sforzi, non è in grado di localizzare la parte controllante o la parte controllante non è in grado di fornire al vettore informazioni, istruzioni o documenti adeguati, a ciò deve provvedere il caricatore. Se il vettore, dopo ragionevoli sforzi, non è in grado di localizzare il caricatore, tali informazioni, istruzioni o documenti devono essere forniti dal caricatore documentale.

#### *Articolo 56*

##### *Modifica convenzionale*

Le parti di un contratto di trasporto possono modificare l'effetto degli articoli 50, paragrafo 1, lettere (b) e (c), 50, paragrafo 2, e 52. Esse possono anche restringere o escludere la trasferibilità del diritto di controllo menzionato nell'articolo 51, paragrafo 1, lettera (b).

## **Capitolo 11**

### **Trasferimento dei diritti**

#### *Articolo 57*

##### *Quando è emesso un documento di trasporto negoziabile o una registrazione elettronica di trasporto negoziabile*

1. Quando viene emesso un documento di trasporto negoziabile, il portatore può trasferire i diritti incorporati in tale documento trasferendolo ad altra persona:
  - (a) debitamente girato a tale persona o in bianco, se si tratta di un documento all'ordine; o
  - (b) senza girata, se: (i) se si tratta di un documento al portatore o di un documento girato in bianco; o (ii) se si tratta di un documento emesso all'ordine di una persona determinata e il trasferimento avviene tra il primo portatore e tale persona.
2. Quando viene emessa una registrazione elettronica di trasporto negoziabile, il suo portatore può trasferire i diritti in essa incorporati, sia che si tratti di un documento all'ordine o all'ordine di una persona determinata, trasferendo la registrazione elettronica di trasporto secondo le procedure menzionate nell'articolo 9, paragrafo 1.

#### *Articolo 58*

##### *Responsabilità del portatore*

1. Fermo restando il disposto dell'articolo 55, un portatore diverso dal caricatore che non esercita alcun diritto in base al contratto di trasporto non assume alcuna responsabilità in base al contratto di trasporto soltanto per essere il portatore.

2. Un portatore diverso dal caricatore che esercita un qualsiasi diritto in base al contratto di trasporto assume tutte le responsabilità che incombono sul caricatore in base al contratto di trasporto nei limiti in cui esse siano incorporate nel o accertabili in base al documento di trasporto negoziabile o alla registrazione elettronica di trasporto negoziabile.

3. Ai fini dei paragrafi 1 e 2 di questo articolo, un portatore diverso dal caricatore non esercita alcun diritto in base al contratto di trasporto soltanto per il fatto di:

(a) aver convenuto con il vettore, in base all'articolo 10, di sostituire un documento di trasporto negoziabile con una registrazione elettronica di trasporto negoziabile o di sostituire una registrazione elettronica di trasporto negoziabile con un documento di trasporto negoziabile; o

(b) aver trasferito i suoi diritti secondo l'articolo 57.

## **Capitolo 12**

### **Limiti della responsabilità**

#### *Articolo 59*

##### *Limiti della responsabilità*

1. Fermo restando il disposto dagli articoli 60 e 61, paragrafo 1, la responsabilità del vettore per l'inadempimento delle sue obbligazioni in base a questa Convenzione è limitata a 875 unità di conto per collo o altra unità di carico, o a 3 unità di conto per chilogrammo di peso lordo delle merci oggetto del reclamo o della lite, con applicazione del limite più elevato, tranne quando il valore delle merci è stato dichiarato dal caricatore e inserito nei dati contrattuali, o quando un importo superiore al limite di responsabilità stabilito in questo articolo è stato convenuto tra vettore e caricatore.

2. Quando le merci sono trasportate in o su un contenitore, pallet, o simile articolo di trasporto, o in o su un veicolo, i colli o unità di carico enumerati nei dati contrattuali come sistemati su o in tale articolo di trasporto o veicolo sono considerati colli o unità di carico. In difetto di tale enumerazione, le merci sistemate in o su un tale articolo di trasporto sono considerati una unità di carico.

3. L'unità di conto menzionata in questo articolo è il diritto speciale di prelievo come definito dal Fondo Monetario Internazionale. Le somme menzionate in questo articolo sono convertite nella moneta nazionale di uno Stato sulla base del valore di tale moneta alla data della sentenza o del lodo arbitrale o alla data convenuta dalle parti. Il valore in diritti speciali di prelievo di una moneta nazionale di uno Stato Contraente membro del Fondo Monetario Internazionale è calcolato in conformità con il metodo di valutazione applicato dal Fondo Monetario Internazionale in vigore alla data in questione per le sue operazioni e transazioni. Il valore in diritti speciali di prelievo della moneta nazionale di uno Stato Contraente che non sia membro del Fondo Monetario Internazionale, è calcolato in un modo determinato da tale Stato.

#### *Articolo 60*

##### *Limiti della responsabilità per perdita causata da ritardo*

Fermo restando il disposto dell'articolo 61, paragrafo 2, l'ammontare del risarcimento per perdita o danno delle merci causato da ritardo è calcolato in conformità all'articolo 22 e la responsabilità per danno economico causato da ritardo è limitato a un importo equivalente a due volte e mezzo il nolo pagabile per le merci che hanno subito un ritardo. L'importo totale pagabile in base a questo articolo e all'articolo 59, paragrafo 1, non può superare il limite che sarebbe stabilito in base all'articolo 59, paragrafo 1, per la perdita totale delle merci in questione.

#### *Articolo 61*

##### *Perdita del beneficio della limitazione della responsabilità*

1. Né il vettore né qualsiasi persona menzionata nell'articolo 18 ha diritto di beneficiare della limitazione della responsabilità prevista dall'articolo 59, o prevista nel contratto di trasporto, se il creditore prova che la perdita risultante dall'inadempimento delle obbligazioni del vettore in base a questa Convenzione è imputabile a un atto o una omissione personale della persona che invoca il diritto di limitazione compiuto con l'intenzione di causare tale perdita o temerariamente e con la coscienza che tale perdita si sarebbe probabilmente verificata.

2. Né il vettore né qualsiasi persona menzionata nell'articolo 18 ha diritto di beneficiare della limitazione della responsabilità prevista dall'articolo 60, se il creditore prova che il ritardo nella consegna è dipeso da un atto o una omissione personale della persona che invoca il diritto di limitazione compiuto con l'intenzione di causare tale perdita o temerariamente e con la coscienza che tale perdita si sarebbe probabilmente verificata.

### **Capitolo 13**

#### **Termine per l'azione**

##### *Articolo 62*

##### *Termine per l'azione*

1. Nessuna azione giudiziale o arbitrare relativa a reclami o controversie nascenti dall'inadempimento di una obbligazione prevista da questa Convenzione può essere promossa dopo il decorso di due anni.

2. Il periodo previsto nel paragrafo 1 di questo articolo inizia il giorno in cui il vettore ha consegnato le merci o, nel caso in cui le merci non siano state consegnate o solo una parte delle merci sia stata consegnata, nell'ultimo giorno in cui le merci avrebbero dovuto essere consegnate. Il giorno in cui il periodo inizia a decorrere non è computato nel termine.

3. Nonostante il decorso del termine previsto nel paragrafo 1 di questo articolo, una parte può far valere la sua domanda in via di eccezione o opporla in compensazione.

##### *Articolo 63*

##### *Estensione del termine per l'azione*

Il termine previsto nell'articolo 62 non è soggetto a sospensione o interruzione, ma la persona contro la quale è proposto il reclamo può in qualsiasi momento durante il decorso

del termine estenderlo mediante dichiarazione alla persona che l'ha proposto. Tale termine può essere ulteriormente prorogato con un'altra dichiarazione o altre dichiarazioni.

#### *Articolo 64*

##### *Azione di regresso*

Una azione di regresso può essere proposta da una persona tenuta responsabile dopo il decorso del termine previsto nell'articolo 62 se tale azione è promossa entro il più lungo dei termini seguenti:

(a) termine concesso dalla legge applicabile nel foro in cui il giudizio è stato promosso;

(b) novanta giorni dal giorno in cui la persona che promuove l'azione di regresso ha soddisfatto il reclamo o ha ricevuto la notifica della citazione nei suoi confronti, a seconda di quale dei due eventi si verifica per primo.

#### *Articolo 65*

##### *Azioni contro la persona individuata quale vettore*

Una azione contro il conduttore a scafo nudo o la persona individuata come il vettore in base all'articolo 37, paragrafo 2, può essere promossa dopo il decorso del termine previsto dall'articolo 62 se essa è promossa entro il più lungo dei termini seguenti:

(a) termine concesso dalla legge applicabile nel foro in cui il giudizio è stato promosso;

(b) novanta giorni dal giorno in cui il vettore è stato individuato, o il proprietario risultante dal registro di iscrizione o il conduttore a scafo nudo ha vinto la presunzione di essere il vettore, in conformità all'articolo 37, paragrafo 2.

## **Capitolo 14**

### **Giurisdizione**

#### *Articolo 66*

##### *Azioni contro il vettore*

A meno che il contratto di trasporto contenga una clausola di scelta esclusiva del foro che sia conforme all'articolo 67 o 72, l'attore ha diritto di promuovere giudizio contro il vettore in base a questa Convenzione:

(a) dinanzi a un tribunale competente in cui si trova uno dei luoghi seguenti:

(i) il domicilio del vettore;

(ii) il luogo di ricevimento convenuto nel contratto di trasporto;

(iii) il luogo di consegna convenuto nel contratto di trasporto; o

(iv) il porto in cui le merci sono state inizialmente imbarcate su una nave o il porto in cui le merci sono state finalmente sbarcate da una nave; o



(b) dinanzi a un tribunale o a uno dei tribunali competenti designati in base a accordo tra il caricatore e il vettore per decidere sulle domande contro il vettore che possono sorgere nell'ambito di questa Convenzione.

#### Articolo 67

##### *Accordi di scelta del foro*

1. La giurisdizione di un tribunale scelto in conformità all'articolo 66, paragrafo (b), è esclusiva per le controversie tra le parti del contratto solo se le parti lo convengono e l'accordo con il quale è stata pattuita la scelta del foro:

(a) è contenuto in un contratto di volume che indica chiaramente i nomi e gli indirizzi delle parti e (i) è negoziato individualmente, ovvero (ii) contiene una dichiarazione evidente che in esso figura un accordo esclusivo di scelta del foro e indica le clausole del contratto di volume che contengono tale accordo; e

(b) designa chiaramente i tribunali di uno Stato Contraente o uno o più specifici tribunali di uno Stato Contraente.

2. Una persona che non è parte del contratto di volume è vincolata da un accordo esclusivo di scelta del foro concluso in conformità al paragrafo 1 di questo articolo solo se:

(a) il tribunale è situato in uno dei luoghi designati nell'articolo 66, paragrafo (a);

(b) l'accordo è contenuto nel documento di trasporto o nella registrazione elettronica di trasporto;

(c) tale persona ha ricevuto indicazione tempestiva e adeguata del tribunale in cui l'azione deve essere promossa e che la competenza di tale tribunale è esclusiva; e

(d) la legge del tribunale competente riconosce che tale persona può essere vincolata dall'accordo esclusivo di scelta del foro.

#### Articolo 68

##### *Azioni contro la performing party marittima*

L'attore ha diritto di promuovere giudizio in base a questa Convenzione contro una *performing party* marittima dinanzi a un tribunale nel cui circondario si trova uno dei luoghi seguenti:

(a) il domicilio della *performing party* marittima; o

(b) il porto dove le merci sono state ricevute dalla *performing party* marittima, il porto dove le merci sono state consegnate dalla *performing party* marittima o il porto dove la *performing party* marittima svolge la sua attività in relazione alle merci.

#### Articolo 69

##### *Assenza di ulteriori criteri di giurisdizione*

Fermo restando il disposto degli articoli 71 e 72, nessuna azione giudiziale in base a questa Convenzione contro il vettore o una *performing party* marittima può essere promossa dinanzi a un tribunale non designato in base agli articoli 66 o 68.

### Articolo 70

#### *Sequestro e misure provvisorie o cautelari*

Nessuna disposizione di questa Convenzione pregiudica la giurisdizione per misure provvisorie o cautelari, compreso il sequestro. Un tribunale di uno Stato in cui una misura provvisoria o cautelare è stata adottata non ha giurisdizione per giudicare il caso nel merito a meno che:

- (a) le prescrizioni di questo capitolo siano state osservate; o
- (b) una convenzione internazionale applicabile in tale Stato disponga in tale senso.

### Articolo 71

#### *Riunione o trasferimento di azioni*

1. Salvo il caso di un accordo esclusivo di scelta del foro valido in base agli articoli 67 o 72, se una unica azione è promossa nei confronti del vettore e della *performing party* marittima che ha la sua origine in un unico avvenimento, l'azione può essere promossa solo in un tribunale designato in base all'articolo 66 e all'articolo 68. Se non vi è tale tribunale, l'azione deve essere promossa dinanzi a un tribunale designato in base all'articolo 68, alinea (b), se esiste.

2. Salvo quando vi è un accordo esclusivo di scelta del foro valido in base agli articoli 67 o 72, un vettore o una *performing party* marittima che promuove una azione per ottenere l'accertamento della inesistenza della sua responsabilità o qualsiasi altra azione che priverebbe una persona del suo diritto di scelta del foro in base all'articolo 66 o 68, deve rinunciare a tale azione, a richiesta del convenuto, una volta che il convenuto abbia scelto un tribunale designato in base all'articolo 66 o 68, secondo il caso, dinanzi al quale l'azione può essere nuovamente promossa.

### Articolo 72

#### *Accordo dopo la nascita di una controversia e giurisdizione quando il convenuto si è costituito in giudizio*

- 1. Dopo la nascita di una controversia, le parti possono convenire di risolverla dinanzi a qualsiasi tribunale competente.
- 2. Un tribunale competente dinanzi al quale il convenuto compare senza contestare la giurisdizione secondo la legge del foro, ha giurisdizione.

### Articolo 73

#### *Riconoscimento e esecuzione*

1. Una decisione resa in uno Stato Contraente da un tribunale avente giurisdizione secondo questa Convenzione è riconosciuta e ad essa è data esecuzione in un altro Stato Contraente secondo la legge di quest'ultimo quando ambedue tali Stati hanno reso la dichiarazione prevista dall'articolo 74.

2. Un tribunale può rifiutare il riconoscimento e l'esecuzione in base alle regole in materia di riconoscimento e esecuzione previste dalla sua legge.

3. Questo capitolo non influisce sulla applicazione delle norme di una organizzazione regionale di integrazione economica che è parte di questa Convenzione, per quanto concerne il riconoscimento o l'esecuzione di sentenze tra i suoi Stati membri, adottate sia prima che dopo questa Convenzione.

#### *Articolo 74*

##### *Applicazione del capitolo 14*

Le disposizioni di questo capitolo vincolano solo gli Stati Contraenti che in conformità all'articolo 91 dichiarano di sottoporvisi.

## **Capitolo 15**

### **Arbitrato**

#### *Articolo 75*

##### *Convenzione arbitrale*

1. Fermo il disposto di questo capitolo, le parti possono convenire che ogni controversia che possa insorgere in relazione al trasporto di merci in base a questa Convenzione sia deferita a arbitrato.

2. Il procedimento arbitrale deve svolgersi, a scelta della persona che fa valere un diritto nei confronti del vettore:

(a) in qualsiasi luogo designato a tale fine nella convenzione arbitrale;

(b) in ogni altro luogo situato in uno Stato in cui si trova uno qualsiasi dei luoghi seguenti:

(i) il domicilio del vettore;

(ii) il luogo di ricevimento convenuto nel contratto di trasporto;

(iii) il luogo di consegna convenuto nel contratto di trasporto; o

(iv) il porto in cui le merci sono state inizialmente imbarcate su una nave o il porto in cui le merci sono state finalmente ultime sbarcate da una nave.

3. La designazione del luogo dell'arbitrato nella convenzione arbitrale è vincolante per controversie tra le parti della stessa se la convenzione è contenuta in un contratto di volume che indica chiaramente i nomi e gli indirizzi delle parti e:

(a) è stato oggetto di una negoziazione individuale; o

(b) indica in modo evidente che è stata pattuita una convenzione arbitrale e specifica in quali disposizioni del contratto di volume è contenuta tale convenzione.

4. Quando una convenzione arbitrale è stata pattuita in conformità al paragrafo 3 di questo articolo, una persona che non è parte del contratto di volume è vincolata dalla designazione del luogo dell'arbitrato in tale convenzione solo se:

(a) il luogo dell'arbitrato designato nella clausola è situato in uno dei luoghi menzionati nella lettera (b) del paragrafo 2 di questo articolo;

(b) la convenzione arbitrale è contenuta nel documento di trasporto o nella registrazione elettronica di trasporto;

(c) tale persona ha ricevuto tempestiva e adeguata notizia del luogo dell'arbitrato e

(d) la legge applicabile consente che tale persona sia vincolata dalla convenzione arbitrale.

5. Le disposizioni dei paragrafi 1, 2, 3 e 4 di questo articolo sono considerate parte di ogni convenzione arbitrale, e ogni disposizione della convenzione è nulla se in conflitto con una di esse.

#### *Articolo 76*

##### *Convenzione arbitrale in trasporto non di linea*

1. Nessuna disposizione di questa Convenzione pregiudica la validità di una convenzione arbitrale contenuta in un contratto di trasporto in un trasporto non di linea al quale questa Convenzione o sue disposizioni sono applicabili in forza:

(a) della applicazione dell'articolo 7; o

(b) della volontaria incorporazione di questa Convenzione da parte delle parti in un contratto di trasporto che altrimenti ad essa non sarebbe soggetto.

2. Nonostante il paragrafo 1 di questo articolo, una convenzione arbitrale in un documento di trasporto o registrazione elettronica di trasporto al quale questa Convenzione si applica in forza della applicazione dell'articolo 7 è soggetta a questo capitolo a meno che tale documento di trasporto o registrazione elettronica di trasporto:

(a) identifichi le parti e la data del charter party o altro contratto escluso dall'ambito di applicazione di questa Convenzione per effetto dell'articolo 6; e

(b) incorpori mediante un riferimento specifico la clausola del charter party o altro contratto che contiene i termini della convenzione arbitrale.

#### *Articolo 77*

##### *Convenzione arbitrale dopo che una controversia è insorta*

Nonostante le disposizioni di questo capitolo e del capitolo 14, dopo che una controversia è insorta le parti possono convenire di sottoporla a arbitrato in un luogo qualsiasi.

#### *Articolo 78*

##### *Applicazione del capitolo 15*

Le disposizioni di questo capitolo vincolano solo gli Stati Contraenti che in conformità all'articolo 91 dichiarano di sottoporvisi.

## Capitolo 16

### Validità delle condizioni contrattuali

#### Articolo 79

##### *Disposizioni generali*

1. Salvo disposizione contraria di questa Convenzione, qualsiasi clausola di un contratto di trasporto è nulla se e nei limiti in cui essa:

(a) direttamente o indirettamente esclude o limita le obbligazioni del vettore o di una *performing party* marittima in base a questa Convenzione;

(b) direttamente o indirettamente esclude o limita la responsabilità del vettore o di una *performing party* marittima per l'inadempimento di una obbligazione in base a questa Convenzione; o

(c) cede il beneficio della assicurazione delle merci in favore del vettore o di una persona menzionata nell'articolo 18.

2. Salvo disposizione contraria di questa Convenzione qualsiasi clausola di un contratto di trasporto è nulla se e nei limiti in cui essa:

(a) direttamente o indirettamente esclude, limita o aumenta le obbligazioni del caricatore, destinatario, parte controllante, portatore o caricatore documentale previste in questa Convenzione;

(b) direttamente o indirettamente esclude, limita o aumenta la responsabilità del caricatore, destinatario, parte controllante, portatore o caricatore documentale per l'inadempimento di qualsiasi delle sue obbligazioni in base a questa Convenzione.

#### Articolo 80

##### *Regole speciali per contratti di volume*

1. Nonostante l'articolo 79, nei rapporti tra vettore e caricatore un contratto di volume al quale questa Convenzione si applica può prevedere maggiori o minori diritti, obbligazioni e responsabilità di quelli previsti in questa Convenzione.

2. Una deroga in base al paragrafo 1 di questo articolo è vincolante solo quando:

(a) il contratto di volume contenga una enunciazione evidente che deroga a questa Convenzione;

(b) il contratto di volume sia (i) stato oggetto di una negoziazione individuale o (ii) specifichi in modo evidente le disposizioni del contratto di volume che contengono la deroga;

(c) al caricatore sia consentito e di ciò gli sia data notizia, di concludere un contratto di trasporto in base a termini e condizioni che rispettano questa Convenzione senza alcuna deroga consentita da questo articolo; e

(d) la deroga non sia (i) incorporata *per relationem* ad un altro documento né (ii) inclusa in un contratto di adesione non soggetto a negoziazione.

3. Una tariffa pubblica di prezzi e servizi del vettore, un documento di trasporto, una registrazione elettronica di trasporto o un documento simile non è un contratto di volume in base al paragrafo 1 di questo articolo, ma un contratto di volume può incorporare tali documenti *per relationem* come termini del contratto.
4. Il paragrafo 1 di questo articolo non è applicabile ai diritti e alle obbligazioni previsti negli articoli 14, lettere (a) e (b), 29 e 32 o alle responsabilità nascenti dal loro inadempimento né esso è applicabile a qualsiasi responsabilità che deriva da un atto o omissione menzionati nell'articolo 61.
5. Le condizioni di un contratto di volume che derogano a questa Convenzione, se il contratto di volume soddisfa ai requisiti del paragrafo 2 di questo articolo, si applicano nei rapporti tra il vettore e qualsiasi persona diversa dal caricatore purché:
  - (a) tale persona abbia ricevuto informazioni che indicano in maniera evidente che il contratto di volume deroga a questa Convenzione e abbia dato il suo consenso espresso a essere vincolata da tali deroghe; e
  - (b) tale consenso non sia soltanto espresso in una tariffa pubblica di prezzi e servizi del vettore, in un documento di trasporto, o registrazione elettronica di trasporto.
6. La parte che invoca il beneficio della deroga ha l'onere di provare che le condizioni per la deroga sono state osservate.

#### *Articolo 81*

##### *Regole speciali per trasporto di animali vivi e certe altre merci*

Nonostante l'articolo 79, e fermo restando l'articolo 80, il contratto di trasporto può escludere o limitare le obbligazioni o le responsabilità del vettore e di una *performing party* marittima se:

- (a) le merci sono animali vivi, ma una tale esclusione o limitazione non è operante se il creditore prova che la perdita, il danno o il ritardo nella consegna della merce è dovuto ad un atto o omissione del vettore o di una persona menzionata nell'articolo 18, compiuto con l'intento di causare tale perdita o danno delle merci o tale perdita dovuta a ritardo, o temerariamente e con la coscienza che tale perdita o danno o tale perdita dovuta a ritardo si sarebbe probabilmente verificata; o
- (b) il carattere o la condizione delle merci o le circostanze e i termini e le condizioni in base a cui il trasporto deve essere eseguito sono tali da giustificare ragionevolmente una convenzione speciale, purché tale contratto di trasporto non sia relativo a spedizioni commerciali ordinarie effettuate nel corso operazioni commerciali ordinarie e che nessun documento di trasporto negoziabile o registrazione elettronica di trasporto negoziabile sia stato emesso.

## **Capitolo 17**

### **Materie non disciplinate da questa convenzione**

#### *Articolo 82*

##### *Convenzioni internazionali che disciplinano il trasporto di merci con altri modi di trasporto*

Nessuna disposizione di questa Convenzione ostacola l'applicazione delle seguenti convenzioni internazionali che sono in vigore al momento dell'entrata in vigore di questa Convenzione, compresa ogni loro futura modifica, che regolano la responsabilità del vettore per perdita o danno delle merci:

(a) qualsiasi convenzione che regola il trasporto di merci per via aerea nei limiti in cui, in base alle sue disposizioni, essa si applichi a una parte qualsiasi del contratto di trasporto;

(b) qualsiasi convenzione che regola il trasporto di merci su strada nei limiti in cui, in base alle sue disposizioni, essa si applichi al trasporto di merci che restano caricate su un veicolo stradale trasportato a bordo di una nave;

(c) qualsiasi convenzione che regola il trasporto di merci per ferrovia nei limiti in cui, in base alle sue disposizioni, essa si applichi a un trasporto di merci per mare, supplementare a un trasporto per ferrovia; o

(d) qualsiasi convenzione che regola il trasporto di merci per vie d'acqua interne nei limiti in cui, in base alle sue disposizioni, essa si applichi a un trasporto di merci senza trasbordo sia per vie d'acqua interne sia per mare.

#### *Articolo 83*

##### *Limitazione globale della responsabilità*

Nessuna disposizione di questa Convenzione ostacola l'applicazione di qualsiasi convenzione internazionale o legge nazionale che regola la limitazione della responsabilità dei proprietari di navi.

#### *Articolo 84*

##### *Avaria comune*

Nessuna disposizione di questa Convenzione ostacola l'applicazione delle clausole del contratto di trasporto o delle disposizioni delle leggi nazionali relative al regolamento dell'avaria comune.

#### *Articolo 85*

##### *Passeggeri e bagaglio*

Questa Convenzione non si applica a un contratto di trasporto di passeggeri e loro bagaglio.



*Articolo 86**Danno causato da incidente nucleare*

Nessuna responsabilità sorge in base a questa Convenzione per un danno causato da un incidente nucleare se l'esercente della installazione nucleare è responsabile per tale danno:

(a) in base alla Convenzione di Parigi sulla responsabilità civile in materia di energia nucleare del 29 luglio 1960 come modificata dal Protocollo addizionale del 28 gennaio 1964 e dai Protocolli del 16 novembre 1982 e del 12 febbraio 1984, alla Convenzione di Vienna relativa alla responsabilità civile in materia di danni nucleari del 21 maggio 1963, come modificata dal Protocollo comune relativo alla applicazione della Convenzione di Vienna e della Convenzione di Parigi del 21 settembre 1988 e come modificata dal Protocollo di modifica della Convenzione di Vienna relativa alla responsabilità civile in materia di danni nucleari del 12 settembre 1997, o della Convenzione sul risarcimento complementare dei danni nucleari del 12 settembre 1997, ivi comprese tutte le modifiche di tali convenzioni e ogni convenzione futura relativa alla responsabilità degli esercenti di installazioni nucleari per danni causati da un incidente nucleare; o

(b) in base alla legge nazionale applicabile alla responsabilità per tali danni, a condizione peraltro che tale legge sia in ogni rispetto altrettanto favorevole per le persone che possono soffrire tali danni che la Convenzione di Parigi o la Convenzione di Vienna nonché la Convenzione per il risarcimento complementare dei danni nucleari.

**Capitolo 18****Clausole finali***Articolo 87**Depositario*

Il Segretario Generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite è designato come depositario di questa Convenzione.

*Articolo 88**Firma, ratifica, accettazione, approvazione o adesione*

1. Questa Convenzione è aperta alla firma di tutti gli Stati a Rotterdam (Paesi Bassi), il 23 settembre 2009, quindi alla Sede dell'Organizzazione delle Nazioni Unite a New York.
2. Questa Convenzione è soggetta a ratifica, accettazione o approvazione da parte degli Stati firmatari.
3. Questa Convenzione è aperta alla adesione di tutti gli Stati che non ne sono firmatari a decorrere dalla data alla quale è aperta alla firma.
4. Gli strumenti di ratifica, accettazione, approvazione o adesione sono depositati presso il Segretario Generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite.

*Articolo 89**Denuncia di altre convenzioni*

1. Ogni Stato che ratifica, accetta o approva questa Convenzione o vi aderisce e che è parte della Convenzione internazionale per l'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico, firmata a Bruxelles il 15 agosto 1924, del Protocollo portante modifiche alla Convenzione internazionale per l'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico, firmato a Bruxelles il 23 febbraio 1968, o del Protocollo, firmato a Bruxelles il 21 dicembre 1979, portante modifiche alla Convenzione internazionale per l'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico, come modificata dal Protocollo di modifica del 23 febbraio 1968 denuncia allo stesso tempo tale Convenzione e il o i protocolli ad essa relativi dei quali è parte dandone a tale fine comunicazione al Governo belga, e dichiarando che la denuncia avrà effetto alla data alla quale questa Convenzione entrerà in vigore per tale Stato.
2. Ogni Stato che ratifica, accetta o approva questa Convenzione o vi aderisce e che è parte della Convenzione delle Nazioni Unite sul trasporto di merci per mare conclusa a Amburgo il 31 marzo 1978 denuncia allo stesso tempo tale Convenzione dandone a tale fine comunicazione al Segretario Generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite e dichiarando che la denuncia avrà effetto alla data alla quale questa Convenzione entrerà in vigore per tale Stato.
3. Ai fini di questo articolo, le ratifiche, accettazioni, approvazioni e adesioni effettuate in relazione a questa Convenzione dagli Stati parte degli strumenti enumerati nei paragrafi 1 e 2 di questo articolo non avranno effetto che alla data alla quale le denunce eventualmente richieste da parte di tali Stati per tali strumenti avranno effetto. Il depositario di questa Convenzione si consulterà con il Governo belga, depositario degli strumenti menzionati al paragrafo 1 di questo articolo, per assicurare il coordinamento necessario a tale fine.

*Articolo 90**Riserve*

Nessuna riserva a questa Convenzione è consentita.

*Articolo 91**Procedura e effetto delle dichiarazioni*

1. Le dichiarazioni autorizzate dagli articoli 74 e 78 possono essere fatte in qualsiasi momento. Le dichiarazioni iniziali autorizzate dall'articolo 92, paragrafo 1, e dall'articolo 93, paragrafo 2, sono fatte al momento della firma, ratifica, accettazione, approvazione o adesione. Nessun'altra dichiarazione è autorizzata da questa Convenzione.
2. Le dichiarazioni fatte al momento della firma sono soggette a conferma al momento della ratifica, accettazione o approvazione.
3. Le dichiarazioni e la loro conferme sono fatte per iscritto e formalmente notificate al depositario.
4. Le dichiarazioni prendono effetto alla data dell'entrata in vigore di questa Convenzione con riguardo allo Stato in questione. Peraltro, una dichiarazione di cui il

depositario riceve comunicazione formale dopo tale data prende effetto il primo giorno del mese successivo alla scadenza del sesto mese successivo alla data del suo ricevimento da parte del depositario.

5. Ogni Stato che fa una dichiarazione in virtù di questa Convenzione può revocarla in ogni momento mediante comunicazione formale scritta indirizzata al depositario. La revoca di una dichiarazione, o la sua modifica se consentita da questa Convenzione, prende effetto il primo giorno del mese successivo alla scadenza del sesto mese successivo alla data di ricevimento della comunicazione da parte del depositario.

#### *Articolo 92*

##### *Effetto in unità territoriali nazionali*

1. Se uno Stato Contraente ha due o più unità territoriali in cui sono applicabili diversi regimi giuridici per quanto attiene alle materie trattate in questa Convenzione, esso può al momento della firma, ratifica, accettazione approvazione o adesione, dichiarare che questa Convenzione si applica a tutte le sue unità territoriali ovvero ad una o più di tali unità, e può in qualsiasi momento modificare la sua dichiarazione presentando una nuova dichiarazione.

2. Tali dichiarazioni sono notificate al depositario e devono indicare espressamente le unità territoriali alle quali la Convenzione è estesa.

3. Quando uno Stato Parte ha dichiarato in base a questo articolo che questa Convenzione si estende a una o più ma non a tutte le sue unità territoriali, un luogo situato in una unità territoriale alla quale questa Convenzione non si estende non è considerato essere in uno Stato Contraente ai fini di questa Convenzione.

4. Se uno Stato Contraente non fa alcuna dichiarazione in base al paragrafo 1 di questo articolo, la Convenzione si applica a tutte le unità territoriali di tale Stato.

#### *Articolo 93*

##### *Partecipazione di organizzazioni regionali di integrazione economica*

1. Una organizzazione regionale di integrazione economica costituita da Stati sovrani avente competenza per certe materie regolate da questa Convenzione può similmente firmare, ratificare, accettare, approvare o aderire a questa Convenzione. L'organizzazione regionale di integrazione economica ha in tale caso i diritti e le obbligazioni di uno Stato Parte, nella misura in cui ha competenza sulle materie regolate da questa Convenzione. Quando in questa Convenzione il numero degli Stati Contraenti è rilevante, l'organizzazione regionale di integrazione economica non conta come Stato Contraente in aggiunta ai suoi Stati membri che sono Stati Contraenti.

2. Al momento della firma, ratifica, accettazione approvazione o adesione l'organizzazione regionale di integrazione economica fa una dichiarazione al depositario indicando le materie regolate da questa Convenzione per le quali i suoi Stati membri le hanno trasferito la loro competenza. Essa informa senza ritardo il depositario di tutte le modifiche intervenute nei riparti della competenza, ivi compresi nuovi trasferimenti di competenza, precisata nella dichiarazione fatta in conformità a questo paragrafo.

3. Ogni riferimento a “Stato Contraente” o “Stati Contraenti” in questa Convenzione si applica egualmente a una organizzazione regionale di integrazione economica, quando il contesto la richiede.

#### *Articolo 94*

##### *Entrata in vigore*

1. Questa Convenzione entra in vigore il primo giorno del mese successivo alla scadenza di un anno dalla data di deposito del ventesimo strumento di ratifica, accettazione approvazione o adesione.
2. Per ogni Stato che diventa Stato Contraente di questa Convenzione dopo la data di deposito del ventesimo strumento di ratifica, accettazione approvazione o adesione, questa Convenzione entra in vigore il primo giorno del mese successivo alla scadenza di un anno dalla data del deposito dello strumento appropriato da parte di tale Stato.
3. Ogni Stato Contraente applica questa Convenzione ai contratti di trasporto conclusi a partire dalla data di entrata in vigore di questa Convenzione nei suoi confronti.

#### *Articolo 95*

##### *Revisione e modifiche*

1. A domanda di almeno un terzo degli Stati Contraenti di questa Convenzione il Segretario Generale dell’Organizzazione delle Nazioni Unite convoca una conferenza degli Stati Contraenti per la sua revisione o per la sua modifica.
2. Ogni strumento di ratifica, accettazione approvazione o adesione depositato dopo l’entrata in vigore di una modifica di questa Convenzione si riterrà applicabile alla Convenzione come modificata.

#### *Articolo 96*

##### *Denuncia di questa Convenzione*

1. Uno Stato Contraente può denunciare questa Convenzione in ogni momento mediante comunicazione scritta al depositario.
2. Le denuncia prende effetto il primo giorno del mese successivo alla scadenza di un anno dalla data di ricevimento della comunicazione da parte del depositario. Se un periodo più lungo è indicato nella comunicazione, la denuncia prenderà effetto alla scadenza del periodo in questione da computare dalla data di ricevimento della comunicazione da parte del depositario.

FATTO a New York, l’undici dicembre duemilaotto, in un solo originale, i cui testi i arabo, cinese, francese, inglese, russo e spagnolo sono egualmente autentici.

IN TESTIMONIANZA DI CHE i plenipotenziari sottoscritti, a ciò debitamente autorizzati dai loro rispettivi governi, hanno firmato questa Convenzione.