

# Convenzione delle Nazioni Unite sul trasporto di merci per mare (Regole di Amburgo)

(Amburgo, 30 marzo 1978)

Gli Stati partecipanti alla presente convenzione,  
Dopo aver riconosciuto l'opportunità di stabilire d'accordo certe norme relative al trasporto di merci via mare,  
Hanno deciso di stipulare una Convenzione per questo scopo e vi hanno convenuto quanto segue:

## **PARTE I - DISPOSIZIONI GENERALI**

### **Articolo 1 - Definizioni**

Ai fini della presente Convenzione:

1. "Vettore": ogni persona che abbia finito con un caricatore, un contratto di trasporto di merci via mare.
2. "Vettore di fatto": qualsiasi persona a cui l'esecuzione del trasporto delle merci, o di parte del trasporto, è stata affidata dal vettore, e comprende ogni altra persona a cui tali prestazioni sono affidate.
3. "Mittente": qualsiasi persona dalla quale o nel cui nome o per conto del quale un contratto di trasporto di merci via mare sia stato concluso con un vettore, o di qualsiasi persona mediante la quale o nel cui nome o per conto del quale le merci sono effettivamente consegnate al vettore in relazione al contratto di trasporto via mare.
4. "Destinatario": la persona autorizzata a prendere in consegna della merce.
5. "Merci" comprende animali vivi; nel caso in cui le merci siano consolidate in un contenitore, pallet o articoli simili, di trasporto o di cui sono imballate, "merci" comprende articoli di trasporto o di imballaggio se fornite dal mittente.
6. "Contratto di trasporto via mare": qualsiasi contratto con cui il vettore si impegna contro il pagamento di merci per il trasporto di merci via mare da un porto a un altro, tuttavia, un contratto che comporta il trasporto via mare e anche il trasporto con altri mezzi è considerato un contratto di trasporto via mare ai fini della presente Convenzione solo nella misura in cui esso si riferisce al trasporto via mare.
7. "Polizza di carico": un documento che evidenzia un contratto di trasporto via mare e la presa in carico o delle merci da parte del vettore, e di cui il vettore si impegna a consegnare la merce contro consegna del documento. Una disposizione nel documento che le merci devono essere consegnate alla fine del nome di una persona, o per ordine o al portatore, costituisce un impegno di questo tipo.
8. "Scrivere" comprende, tra l'altro, telegramma, telex.

### **Articolo 2 - Campo di applicazione**

1. Le disposizioni della presente Convenzione sono applicabili a tutti i contratti di trasporto via mare tra due diversi Stati membri, se:

- (a) Il porto di carico, come previsto dal contratto di trasporto via mare è situato in uno Stato contraente, o
- (b) Il porto di scarico, come previsto dal contratto di trasporto via mare è situato in uno Stato contraente, o
- (c) Uno dell'opzionale porto di scarico previsto nel contratto di trasporto via mare è il vero porto di scarico e tale porto è situato in uno Stato contraente, o
- (d) La polizza di carico o d'altro documento che certifica il contratto di trasporto via mare è rilasciato in uno Stato contraente, o
- (e) La polizza di carico o d'altro documento che certifica il contratto di trasporto via mare prevede che le disposizioni della presente

Convenzione o la legislazione di ogni Stato che dia attuazione ad essi sono a disciplinare il contratto. **2.** Le disposizioni della presente Convenzione sono applicabili indipendentemente dalla nazionalità della nave, il vettore, il vettore di fatto, del mittente, del destinatario o di qualsiasi altra persona interessata.

**3.** Le disposizioni della presente Convenzione non sono applicabili alle parti di noleggio. Tuttavia, in caso in cui una polizza di carico sia rilasciata secondo una carta parti, le disposizioni della Convenzione si applicano ad una tale polizza di carico se disciplina il rapporto tra il vettore e il titolare della polizza di carico, che non sia il noleggiatore.

**4.** Se un contratto prevede per il futuro trasporto di merci in una serie di spedizioni nel corso di un periodo concordato, le disposizioni della presente Convenzione si applica ad ogni spedizione. Tuttavia, qualora una spedizione effettuata nell'ambito di una Carta parti, si applicano le disposizioni del paragrafo 3 del presente articolo.

### **Articolo 3 - Interpretazione della Convenzione**

In sede di interpretazione e di applicazione delle disposizioni della presente Convenzione si deve tener conto del suo carattere internazionale e la necessità di promuovere l'uniformità.

## **PARTE II – RESPONSABILITÀ DEL VETTORE**

### **Articolo 4 - Periodo di responsabilità**

**1.** La responsabilità del vettore per le merci ai sensi della presente convenzione si riferisce al periodo durante il quale il vettore è responsabile delle merci presso il porto di carico, durante il trasporto e presso il porto di scarico.

**2.** Ai fini del paragrafo 1 del presente articolo, il vettore è ritenuto responsabile dei beni

**(a)** Dal tempo egli ha ripreso le merci da: **(i)** Il mittente, o una persona che agisce per suo conto; o **(ii)** L'autorità o altri terzi a cui, a norma di legge o regolamentari applicabili nel porto di carico, le merci devono essere consegnate per la spedizione; **(b)** fino al momento ha consegnato la merce: **(i)** per consegnare la merce al destinatario, o **(ii)** Nei casi in cui il destinatario non riceve la merce al vettore, mettendoli a disposizione del destinatario in conformità del contratto o con la legge o con l'utilizzo del particolare il commercio, applicabile al porto di scarico, O **(iii)** Con la consegna delle merci ad un'autorità o altri terzi a cui, a norma di legge o regolamentari applicabili presso il porto di scarico, le merci devono essere consegnate. **3.** Di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo, il riferimento al vettore o al destinatario mezzi, oltre al vettore o il destinatario, i dipendenti o agenti, rispettivamente, del vettore o il destinatario.

### **Articolo 5 - Base di responsabilità**

**1.** Il vettore è responsabile per i danni derivanti da perdita o avaria delle merci, così come dal ritardo nella consegna, se l'evento che ha causato la perdita, danneggiamento o ritardo è avvenuto mentre le merci sono state nella sua carica come definito all'articolo 4, salvo che il vettore dimostra di avere, i suoi dipendenti o agenti hanno preso tutte le misure che potrebbero essere ragionevolmente richieste, al fine di evitare il verificarsi e le sue conseguenze.

**2.** Ritardo nella consegna si verifica quando le merci non sono state consegnate presso il porto di scarico previsti nel contratto di trasporto via mare entro il periodo di tempo espressamente concordato o, in mancanza di tale accordo, entro il periodo di tempo che sarebbe ragionevole esigere di un vettore diligente, tenendo conto delle circostanze del caso di specie.

**3.** La persona che ha diritto a fare una richiesta di risarcimento per la perdita di merci, può trattare le merci come perduto se non sono stati consegnati come richiesto dall'articolo 4, entro 60 giorni consecutivi a decorrere dalla scadenza del termine per la consegna in base al paragrafo 2 del presente articolo.

#### 4. (a) Il vettore è responsabile

**(i)** per perdita o avaria delle merci o ritardi nella consegna causati da fuoco, se il richiedente fornisce la prova del fuoco nato dalla colpa o negligenza da parte del vettore, i suoi dipendenti o incaricati; **(fii)** Per tali perdite, danni o ritardo nella consegna che è dimostrato dal ricorrente di avere il risultato di colpa o la negligenza del vettore, i suoi dipendenti o agenti, nel prendere tutte le misure che potrebbero essere ragionevolmente richieste per spegnere l'incendio ed evitare o attenuare le conseguenze. **(b)** In caso d'incendio a bordo della nave che riguarda le merci, se il richiedente o il vettore lo desidera, un sondaggio in conformità, con le pratiche spedizione deve essere tenuta in causa e le circostanze del fuoco, e una copia della relazione del geometra devono essere messe a disposizione, su richiesta, al vettore e la ricorrente.

**5.** Per quanto riguarda gli animali vivi, il vettore non è responsabile per la perdita, danneggiamento o ritardo nella consegna dovuti a qualsiasi particolari rischi inerenti a tale tipo di trasporto. Se il vettore dimostrasse di aver rispettato tutte le istruzioni speciali date dal caricatore rispetto gli animali e che, nelle circostanze del caso di specie, la perdita, danneggiamento o ritardo nella consegna potrebbe essere attribuito a tali rischi, si presume che la perdita, danneggiamento o ritardo nella consegna è stato provocato in modo, salvo che non vi sia prova che la totalità o una parte delle perdite, danni o ritardo nella consegna il risultato di colpa o negligenza da parte del vettore, i suoi dipendenti o agenti.

**6.** Il vettore non è responsabile, fatta eccezione per i media generale, dove la perdita, danneggiamento o ritardo nella consegna il risultato di misure per salvare la vita o da misure ragionevoli per salvare le proprietà in mare.

**7.** Dove la colpa o la negligenza da parte del vettore, i suoi dipendenti o agenti combinano con un altro motivo per la produzione di perdita, danneggiamento o ritardo nella consegna, il vettore è responsabile solo nella misura in cui la perdita, danneggiamento o ritardo nella consegna è imputabile a tale colpa o negligenza, a condizione che il vettore dimostra la quantità di perdita, danneggiamento o ritardo nella consegna non imputabili.

#### Articolo 6 - Limiti di responsabilità

**1.** (a) La responsabilità del vettore per i danni derivanti da perdita o danneggiamento dei beni in base alle disposizioni dell' articolo 5 è limitato ad un importo equivalente a 835 unità di conto per ogni pacchetto di spedizione o di altre unità o 2,5 unità di conto per chilogrammo di lordo peso dei beni persi o danneggiati, a seconda di qual è il più elevato. **(b)** La responsabilità del vettore per il ritardo nella consegna secondo le disposizioni di cui si parla nell' articolo 5, è limitato ad un importo equivalente a due volte e mezzo il trasporto merci da pagare per le merci in ritardo, ma non superano il totale delle merci dovute a norma del contratto di trasporto di merci via mare. **(c)** In nessun caso la totale responsabilità del vettore, ai sensi di entrambi lettere (a) e (b) del presente paragrafo, non deve superare il limite che sarebbe istituito ai sensi del punto (a) del presente paragrafo per la perdita totale delle merci e di rispetto ai quali tale responsabilità è stata sostenuta.

**2.** Ai fini del calcolo di cui importo è superiore a norma del paragrafo 1 (a) del presente articolo, si applicano le seguenti norme: **(a)** Qualora un contenitore, pallet o simili articolo di trasporto è utilizzato per consolidare le merci, il pacchetto di navigazione o di altre unità elencate nella polizza di carico, se rilasciato, o altrimenti in qualsiasi altro documento che certifica il contratto di trasporto via mare, come imballati sono considerati pacchetti o la spedizione di unità. Ad eccezione di quanto suddetto le merci in quest'articolo di trasporto sono considerati un'unità di spedizione. **(b)** Nei casi in cui l'articolo di trasporto per sé non sia stato perso o danneggiato, e che l'articolo di trasporto, se non di proprietà o altrimenti forniti dal vettore, è considerata un' unità separata di spedizione.

**3.** Unità di conto: unità di conto di cui all'articolo 26.

**4.** Di accordo tra il vettore e il caricatore, limiti di responsabilità superiori a quelli di cui al paragrafo 1 può essere fissato.

### **Articolo 7 - Applicazione ai non - contrattuali crediti**

1. Le eccezioni e limitazioni di responsabilità previste dalla presente Convenzione si applica a qualsiasi azione nei confronti del vettore per perdita o avaria delle merci oggetto del contratto di trasporto via mare, come pure di ritardo nella consegna se il ricorso è fondato nel contratto, Illecito o di altro tipo.

2. Se tale azione è promossa nei confronti di un dipendente o agente del vettore, tale dipendente o incaricato, se dimostri di aver agito nel campo di applicazione del suo lavoro, ha il diritto di avvalersi delle eccezioni e limitazioni di responsabilità che il vettore ha il diritto di fatto in virtù della presente convenzione.

3. Salvo quanto previsto dall'articolo 8, il totale degli importi percepiti da parte del vettore e da qualsiasi persona di cui al paragrafo 2 del presente articolo non devono superare i limiti di responsabilità di cui alla presente Convenzione.

### **Articolo 8 - Perdita del diritto di limitare la responsabilità**

1. Il vettore non ha diritto al beneficio della limitazione della responsabilità di cui all'articolo 6, se è stato dimostrato che la perdita, danneggiamento o ritardo nella consegna risulta da un atto o omissione del vettore fatto con l'intenzione di provocare tale perdita, danno o ritardare o incautamente e con la consapevolezza che tale perdita, danno o ritardo sarebbe probabilmente avvenuto.

2. Fatte salve le disposizioni del paragrafo 2 dell' articolo 7, un dipendente o agente del vettore non ha diritto al beneficio della limitazione della responsabilità di cui all'articolo 6 se si è dimostrato che la perdita, danneggiamento o ritardo nella consegna risulta da un atto o omissione di tale dipendente o incaricato, fatto con l'intenzione di provocare tali perdite, danni o ritardi, o incautamente e con la consapevolezza che tale perdita, danno o ritardo sarebbe probabilmente avvenuta.

### **Articolo 9 - Deck carico**

1. Il vettore ha il diritto di portare le merci sul ponte solo se tale trasporto è in conformità di un accordo con il caricatore o con l'utilizzo del particolare il commercio o sia richiesto da norme di legge o regolamentari.

2. Se il vettore e il caricatore hanno convenuto che le merci sono o possono essere trasportate sul ponte, il vettore deve inserire nella polizza di carico o di altro documento che certifica il contratto di trasporto via mare una dichiarazione in tal senso. In mancanza di tale dichiarazione il vettore ha l'onere di dimostrare che un accordo per il trasporto sul ponte è stata iscritta nel; tuttavia, il vettore non ha il diritto di invocare un accordo di questo tipo nei confronti di un terzo, tra cui un destinatario, che ha acquisito la polizza di carico in buona fede.

3. Quando le merci sono state trasportate sul ponte in contrasto con le disposizioni del paragrafo 1 del presente articolo o se il vettore non può a norma del paragrafo 2 del presente articolo invocare un accordo per il trasporto sul ponte, il vettore, nonostante le disposizioni del paragrafo 1 dell'articolo 5, è responsabile per perdita o avaria delle merci, così come per il ritardo nella consegna, risultanti esclusivamente dal trasporto sul ponte, e la misura della sua responsabilità deve essere determinato in conformità con le disposizioni di cui all'articolo 6 o all'articolo 8 del presente Convenzione, come il caso.

4. Trasporto di merci sul ponte contrariamente a esprimere accordo per il trasporto sotto il ponte è considerato essere un atto o omissione del vettore ai sensi dell'articolo 8.

### **Articolo 10 - Responsabilità del vettore e vettore di fatto**

1. In cui l'esecuzione del trasporto o parte di esso è stata affidata ad un vettore di fatto, anche se non in virtù di una libertà di cui il contratto di trasporto via mare di farlo, il vettore rimane tuttavia responsabile per l'intera catena di trasporto secondo le disposizioni del presente convenzione. Il vettore è responsabile, riguardo al trasporto effettuato dal vettore di fatto, per gli atti e le omissioni del vettore effettivo e dei suoi agenti e agenti che agiscono nel campo di applicazione della loro occupazione.

2. Tutte le disposizioni della presente Convenzione che disciplinano la responsabilità del vettore si applicano anche alla responsabilità del vettore effettivo per il trasporto effettuato da lui. Le disposizioni dei paragrafi 2 e 3 dell' articolo 7 e del paragrafo 2 dell' articolo 8 si applicano se è promossa un'azione nei confronti di un dipendente o agente del vettore effettivo.

**3.** Qualsiasi accordo speciale con il quale il vettore non si assume obblighi imposti dalla presente convenzione o rinuncia a diritti conferiti dalla presente convenzione riguarda il vettore di fatto solo se approvata da lui espressamente e per iscritto. Se il vettore di fatto è così convenuto, il vettore, tuttavia, resta vincolato agli obblighi di rinuncia o risultanti da tale accordo speciale.

**4.** Se e nella misura in cui sia il vettore e il vettore di fatto sono responsabili, la loro responsabilità è solidale.

**5.** Il totale degli importi percepiti da parte del vettore, il vettore di fatto ed i loro dipendenti e gli agenti non devono superare i limiti di responsabilità di cui alla presente Convenzione.

**6.** Nulla di quanto contenuto nel presente articolo pregiudica il diritto di regresso tra il vettore e il vettore di fatto.

### **Articolo 11 - Attraverso trasporto**

**1.** Fatte salve le disposizioni del paragrafo 1 dell' articolo 10, in cui un contratto di trasporto via mare prevede esplicitamente che una determinata parte del trasporto contemplati da detto contratto deve essere eseguito da una persona diversa dal vettore, il contratto può anche prevedere che il vettore non è responsabile per la perdita, danneggiamento o ritardo nella consegna causati da un evento che si svolge mentre la merce si trova in carica del vettore effettivo nel corso di tali parte del trasporto. Tuttavia, qualsiasi stipulazione limitare o di escludere tale responsabilità è senza effetto se il procedimento giudiziario non può essere avviato contro il vettore di fatto in un tribunale competente ai sensi del paragrafo 1 o 2 dell'articolo 21. L'onere di provare che qualsiasi perdita, danno o ritardo nella consegna è stato causato da un tal evento si fonda su di vettore.

**2.** Il vettore effettivo è responsabile in conformità con le disposizioni del paragrafo 2 dell'articolo 10 per perdite, danni o ritardo nella consegna causati da un evento che si svolge mentre le merci sono nella sua carica.

## **PARTE III – responsabilità DEL CARICATORE**

### **Articolo 12 - Regola generale**

Il mittente non è responsabile per la perdita subita dal vettore o il vettore effettivo o dei danni subiti dalla nave, a meno che tale perdita o danno è stato causato da sua colpa o negligenza del mittente, il suo agente o agenti. Né è un qualsiasi dipendente o agente di caricatore responsabile di tale perdita o danno a meno che la perdita o il danno è stato causato da colpa o negligenza da parte sua.

### **Articolo 13 - speciali norme in materia di merci pericolose**

**1.** Il mittente deve marchio o etichetta in un modo adatto merci pericolose, come pericoloso.

**2.** In cui il mittente mani più di merci pericolose per il vettore o di un vettore di fatto, come il caso, il mittente deve informare di lui la pericolosa alla natura delle merci e, se necessario, le precauzioni da adottare. Se il mittente non lo fa e tale vettore o al vettore di fatto non altrimenti a conoscenza della loro carattere pericoloso:

**(a)** Il mittente è responsabile nei confronti del vettore effettivo e di ogni vettore per la perdita risultante dalla spedizione di tali beni, e **(b)** le merci possono in qualsiasi momento, essere scaricati, distrutti o resi innocui, come le circostanze, può richiedere, senza il pagamento di un indennizzo.

**3.** Le disposizioni del paragrafo 2 del presente articolo non possono essere invocate da qualsiasi persona, se nel corso del trasporto egli ha preso le merci in carica con la sua conoscenza della loro natura pericolosa.

**4.** Se, nei casi in cui le disposizioni del paragrafo 2, lettera (b), del presente articolo non si applicano o non possono essere invocate, merci pericolose diventare un effettivo pericolo per la vita o di proprietà, possono essere scaricati, distrutti o resi innocui, come le circostanze possono esigere, senza pagamento di un indennizzo salvo il caso in cui vi è l'obbligo di contribuire, in generale, media o in cui il vettore è responsabile in conformità con le disposizioni di cui all'articolo 5.

## **PARTE IV – DOCUMENTI DI TRASPORTO**

### **Articolo 14 - Numero di polizza di carico**

1. Quando il vettore o il vettore di fatto prende le merci nella sua carica, il vettore deve, su richiesta del caricatore, emettere il caricatore di una polizza di carico.
2. La polizza di carico può essere firmata da una persona avente autorità da parte del vettore. Una polizza di carico firmata dal comandante della nave che trasporta le merci si considera che essa sia stata firmata a nome del vettore.
3. La firma sulla polizza di carico può essere in mano, stampata in facsimile, perforata, timbrata, in simboli, di fatto o di qualsiasi altro procedimento meccanico o elettronico, se non in contrasto con la legge del paese in cui la polizza di carico è rilasciatoa.

### **Articolo 15 - Contenuto della polizza di carico**

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

(a) La natura generale dei prodotti, i marchi leader necessarie per l'identificazione delle merci, espressa dichiarazione, se del caso, come pericolose per la natura delle merci, il numero di confezioni o pezzi, e il peso dei prodotti o dei la loro quantità altrimenti espresso, tutte le indicazioni fornite come del mittente; (b) l'apparente stato dei prodotti; (c) il nome e la sede principale di attività del vettore; (d) il nome del mittente; (e) il destinatario, se il nome del mittente; (f) il porto di carico ai sensi del contratto di trasporto via mare e la data in cui i beni sono stati presi in consegna dal vettore nel porto di carico; (g) il porto di scarico in base al contratto di trasporto via mare; (h) il numero degli originali della polizza di carico, se più di una; (i) il luogo di emissione della polizza di carico; (j) la firma del vettore o una persona che agisce per suo conto; (k) il trasporto merci, nella misura a carico del destinatario o altra indicazione che il trasporto merci è da lui dovuto; (l) la dichiarazione di cui al paragrafo 3 dell' articolo 23; (m) la dichiarazione, se del caso, che le merci devono o possono essere trasportate sul ponte; (n) la data o il periodo di consegna delle merci presso il porto di scarico se espressamente concordate tra le parti, e (o), un aumento limite o limiti di responsabilità di cui approvata a norma del paragrafo 4 dell' articolo 6.
2. Dopo che le merci sono state caricate a bordo, se il mittente lo domanda, il vettore deve rilasciare al caricatore un "spediti" polizza di carico, che, oltre alle indicazioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo, devono indicare che le merci sono a bordo di una nave o il nome delle navi e la data o le date di carico. Se il vettore ha in precedenza rilasciato al caricatore una polizza di carico o altro documento del titolo nei confronti di una qualsiasi di tali beni, su richiesta del vettore, il mittente deve cedere tale documento in cambio di un "spediti" polizza di carico. Il vettore può modificare qualsiasi documento rilasciato in precedenza, al fine di soddisfare il mittente della richiesta di un "spediti" polizza di carico se, come modificato, tale documento contiene tutte le informazioni necessarie per essere contenute in una "spediti" polizza di carico.
3. L'assenza nella polizza di carico di uno o più elementi di cui al presente articolo non influisce sulla natura giuridica del documento come una polizza di carico a condizione che essa è però soddisfano i requisiti di cui al paragrafo 7 dell' articolo 1.

### **Articolo 16 - polizze di carico: prenotazioni e probatorio effetto**

1. Se la polizza di carico contiene dati riguardanti la natura generale, marchi leader, il numero di confezioni o pezzi, il peso e la quantità delle merci che il vettore o altra persona che rilascia la polizza di carico per suo conto sa o ha ragionevole motivo di sospettare non rappresentare accuratamente le merci effettivamente ripreso, o, dove un "spediti" polizza di carico è rilasciato, caricato, o se egli non ha avuto alcun ragionevole mezzi di controllo di detti elementi, il vettore o di tale altra persona deve inserire nella polizza di carico di una prenotazione precisando tali imprecisioni, motivi di sospetto o di assenza di ragionevoli mezzi di controllo.

2. Se il vettore o altra persona che rilascia la polizza di carico per il suo nome non riesce a rilevare la polizza di carico l'apparente stato dei prodotti, si ritiene che abbia osservato sulla polizza di carico che si trovava in apparenti buone condizioni.

3. Fatta eccezione per particolari per i quali e nella misura in cui una prenotazione autorizzate a norma del paragrafo 1 del presente articolo è stato inserito:

(a) La polizza di carico è prova prima della presa in consegna o, nel caso di "spediti" polizza di carico è rilasciato, di carico, da parte del vettore delle merci, come descritto nella polizza di carico e (b) prova contraria da parte del vettore non è ammissibile se la polizza di carico è stato trasferito ad un terzo, tra cui un destinatario, che in buona fede ha agito in affidamento sulla descrizione dei beni in esso.

4. Una polizza di carico che non, come previsto nel paragrafo 1, comma (h) dell'articolo 15, di cui il trasporto merci o di altro tipo indicano che il trasporto merci è a carico del destinatario o non riportate contropalline sostenute nel porto di carico di pagare il destinatario, è una prova prima facie che nessuna di tali merci o contropalline è da lui dovuto. Tuttavia, prova contraria da parte del vettore non è ammissibile quando la polizza di carico è stato trasferito ad un terzo, tra cui un destinatario, che in buona fede ha agito in affidamento sulla mancanza nella polizza di carico di tale indicazione.

### **Articolo 17 - Garanzie del mittente**

1. Si ritiene che il mittente abbia garantito al vettore l'esattezza delle indicazioni relative alla natura generale dei prodotti, i loro marchi, numero, peso e quantità di arredate da lui, da inserire nella polizza di carico. Il mittente deve indennizzare il vettore contro il danno derivante da inesattezze in tali indicazioni. Il mittente rimane responsabile del danno anche se la polizza di carico è stato trasferito da lui. Il diritto del vettore a tale indennità non limita in alcun modo la propria responsabilità ai sensi del contratto di trasporto via mare a qualsiasi persona diversa dal mittente.

2. Tutte le lettere di garanzia o accordo con il quale il mittente si impegna a indennizzare il vettore contro la perdita risultante dal rilascio della polizza di carico da parte del vettore, o da una persona che agisce per suo conto, senza inserire una riserva relative alle indicazioni fornite dal caricatore per l'inserimento nella polizza di carico, o per l'apparente stato dei prodotti, è nullo e senza effetto nei confronti di terzi, tra cui un destinatario, al quale la polizza di carico è stato trasferito.

3. Tale lettera di garanzia o accordo è valido nei confronti del mittente a meno che il vettore o la persona che agisce per suo conto, omettendo la riserva di cui al paragrafo 2 del presente articolo, l'intenzione di frode a danno di terzi, tra cui un destinatario, che agisce in affidamento sulla descrizione dei prodotti di cui la polizza di carico. In quest'ultimo caso, se la prenotazione riguarda omesso indicazioni fornite dal caricatore per l'inserimento nella polizza di carico, il vettore non ha alcun diritto di indennizzo da caricatore norma del paragrafo 1 del presente articolo.

4. Nel caso di intenzione di frode di cui al paragrafo 3 del presente articolo il vettore è responsabile, senza il beneficio della limitazione di responsabilità previste dalla presente Convenzione, per la perdita subita da parte di un terzo, tra cui un destinatario, perché egli ha agito in dipendenza della designazione delle merci nella polizza di carico.

### **Articolo 18 - altri documenti oltre polizze di carico**

Qualora un vettore rilascia un documento diverso da una polizza di carico di elementi di prova di ricevimento dei beni destinati ad essere trasportati, un tale documento è una prova prima facie della conclusione del contratto di trasporto via mare e la presa in consegna da parte del vettore delle merci come ivi descritto.

## **PARTE V – I CREDITI E LE AZIONI**

### **Articolo 19 - Avviso di perdita, danneggiamento o ritardo**

1. A meno che Avviso di perdita o di danno, specificando la natura generale di tale perdita o danno, è dato per iscritto da parte del destinatario al vettore entro e non oltre il giorno lavorativo dopo il giorno in cui i beni sono stati consegnati al destinatario, tale consegna è elementi di prova della consegna da parte del vettore

delle merci, come descritto nel documento di trasporto o, in mancanza di tale documento è stato rilasciato, in buone condizioni.

2. In cui la perdita o il danno non sia evidente, le disposizioni del paragrafo 1 del presente articolo si applicano per analogia se comunicato per iscritto non è data entro 15 giorni consecutivi dopo il giorno in cui i beni sono stati consegnati al destinatario.

3. Se lo stato delle merci nel momento in cui sono stati consegnati al destinatario è stato oggetto di un'indagine o ispezione da parte delle parti, un preavviso scritto di non devono essere fornite di perdita o danno accertato in occasione di tale indagine o ispezione.

4. In caso di effettiva perdita danneggiamento o ritardo il vettore e il destinatario devono dare entrambe tutte le strutture per l'esame e tallying merci.

5. Nessun indennizzo è dovuto per i danni derivanti da ritardi nella consegna a meno che un bando di gara è stato dato per iscritto al vettore entro 60 giorni consecutivi dopo il giorno in cui i beni sono stati consegnati al destinatario.

6. Se la merce è stata consegnata da un vettore di fatto, qualsiasi dato preavviso ai sensi presente articolo a lui hanno lo stesso effetto che se fosse stato dato il vettore, e di qualsiasi dato preavviso al vettore deve avere effetto, come se a tale data effettiva del vettore.

7. A meno che Avviso di perdita o di danno, specificando la natura generale della perdita o del danno, è dato per iscritto dal vettore o al vettore effettivo del mittente entro e non oltre 90 giorni consecutivi, dopo il verificarsi di tali perdite o danni o dopo la consegna delle merci a norma del paragrafo 2 dell'articolo 4, se posteriore, l'incapacità a dare tale avviso è una prova prima facie che il vettore o il vettore di fatto ha sostenuto alcuna perdita o danni dovuti a sua colpa o negligenza del mittente, il suo agente o agenti.

8. Ai fini del presente articolo, notificata ad una persona che agisce sul vettore effettivo o dei vettori 'nome, tra cui il comandante o l'ufficiale responsabile della nave, o ad una persona che agisca per il nome del mittente è considerata è stata assegnata al vettore, il vettore di fatto o allo spedizioniere, rispettivamente.

## **Articolo 20 - Prescrizione delle azioni**

1. Qualsiasi azione in materia di trasporto di merci ai sensi della presente convenzione è prescritto giudiziaria o se i procedimenti arbitrari non sono stati istituiti entro un periodo di due anni.

2. Il termine comincia il giorno in cui il vettore ha consegnato la merce o parte di esso, o, nei casi in cui non i beni siano stati consegnati, l'ultimo giorno in cui le merci avrebbero dovuto essere consegnati.

3. Il giorno in cui il termine di inizio non è compresa nel periodo.

4. La persona contro la quale la richiesta è presentata può, in qualsiasi momento durante l'esecuzione del termine di prorogare tale termine di una dichiarazione per iscritto al richiedente. Questo periodo può essere ulteriormente prorogato di un altro o più dichiarazioni.

5. Un'azione di risarcimento da parte di una persona ritenuta responsabile può essere istituita anche dopo la scadenza del termine di cui ai paragrafi precedenti, se istituito entro il periodo di tempo consentito dalla legge dello Stato in cui il procedimento è istituito. Tuttavia, il periodo di tempo concesso non deve essere inferiore a 90 giorni inizia dal giorno in cui la persona che istituisce tale azione di risarcimento è stabilito il credito o è stato servito con il processo in azione nei confronti di se stesso.

## **Articolo 21 - Competenza**

1. In un procedimento giudiziario in materia di trasporto di merci ai sensi della presente convenzione l'attore, a sua discrezione, può proporre un ricorso in un tribunale che, secondo la legge dello Stato in cui ha sede il tribunale, è competente e che rientrano nella competenza giurisdizionale di cui è situato uno dei seguenti posti:



**(a)** La sede principale di attività o, in mancanza di questo, la residenza abituale del convenuto; o **(b)** Il luogo in cui il contratto è stato effettuato a condizione che il convenuto non vi è una sede di attività, succursale o agenzia attraverso il quale il contratto è stato fatto, o **(c)** Il porto di carico o il porto di scarico; o **(d)** Ogni ulteriore luogo designato a tale scopo nel contratto di trasporto via mare.

**2. (a)** Nonostante le precedenti disposizioni del presente articolo, un ricorso può essere proposto davanti ai giudici di un porto o il luogo in uno Stato contraente in cui il trasporto di una nave o di qualsiasi altra nave della stessa proprietà può essere stato arrestato, in conformità delle norme in materia della legge di detto Stato e del diritto internazionale. Tuttavia, in tal caso, alla petizione del convenuto, il ricorrente deve rimuovere l'azione, a sua scelta, ad una delle giurisdizioni di cui al paragrafo 1 del presente per la determinazione del credito, ma prima di tale sottrazione il convenuto deve fornire la sicurezza sufficiente a garantire il pagamento di qualsiasi sentenza che può essere successivamente assegnato al ricorrente in azione. **(b)** tutte le questioni relative alla sufficienza o meno della sicurezza deve essere determinato dal giudice del porto o il luogo di arresto.

**3.** N. procedimenti giudiziari relativi al trasporto di merci ai sensi della presente Convenzione possono essere istituiti in un luogo non di cui al paragrafo 1 o 2 del presente articolo. Le disposizioni del presente paragrafo non costituiscono un ostacolo alla giurisdizione degli Stati contraenti per provvisori o cautelari.

**4. (a)** Nel caso di azioni che sono state istituite in un tribunale competente ai sensi del paragrafo 1 o 2 del presente articolo o in cui sentenza è stata pronunciata da un giudice, nessuna nuova azione può essere avviata tra le stesse parti per gli stessi motivi a meno che la sentenza della giudice dinanzi al quale il primo ricorso non è applicabile nel paese in cui la nuova procedura, sono istituiti.

**(b)** Ai fini del presente l'istituzione di misure al fine di ottenere l'esecuzione di una sentenza non è da considerarsi come l'inizio di una nuova azione; **(c)** Ai fini del presente articolo, l'eliminazione di un ricorso ad un giudice diverso all'interno dello stesso paese o di un giudice di un altro paese, a norma del paragrafo 2 **(a)**, del presente articolo, non è da considerarsi come l'inizio di una nuova azione.

**5.** Nonostante le disposizioni dei paragrafi precedenti, di un accordo sottoscritto dalle parti, dopo aver presentato una denuncia ai sensi del contratto di trasporto via mare è sorta, che designi il luogo in cui il richiedente può proporre un ricorso, è efficace.

## **Articolo 22 - Arbitrato**

**1.** Fatte salve le disposizioni del presente articolo, le parti possono stabilire di comune accordo provata per iscritto che tutte le controversie che possono sorgere in materia di trasporto di merci ai sensi della presente Convenzione sarà sottoposta ad arbitrato.

**2.** Dove una carta parti contiene una clausola che stabilisce che le controversie derivanti da tale direttiva deve essere sottoposta ad arbitrato e di una polizza di carico rilasciato ai sensi del noleggio non contiene uno speciale di annotazioni che prevede che tali disposizioni sono vincolanti per il titolare della polizza di carico, il vettore non può invocare tale clausola nei confronti di un titolare che hanno acquisito la polizza di carico in buona fede.

**3.** La procedura arbitrale, a scelta dell'attore, istituito presso uno dei seguenti posti:

**(a) una** sede in uno Stato membro nel cui territorio si trova: **(i)** La sede principale di attività del convenuto o, in mancanza di questo, la residenza abituale del convenuto; o **(ii)** il luogo in cui il contratto è stato effettuato, a condizione che la convenuta non ha una sede di attività, succursale o agenzia attraverso il quale il contratto è stato fatto, o **(iii)** Il porto di carico o il porto di scarico; o **(b)** qualsiasi luogo designato a tale scopo nel clausola arbitrale o della convenzione.

**4.** Arbitro o il tribunale arbitrale si applicano le norme della presente Convenzione.

**5.** Le disposizioni del paragrafo 3 e 4 del presente articolo sono considerati come parte di ogni clausola arbitrale o della convenzione, e qualsiasi termine di tale clausola o accordo che non è compatibile con esso è nullo.

6. Nulla di quanto contenuto nel presente articolo incide sulla validità di un accordo in materia di arbitrato assunti dalle parti dopo la denuncia ai sensi del contratto di trasporto via mare è sorta.

## **PARTE VI - DISPOSIZIONI SUPPLEMENTARI**

### **Articolo 23 - clausole contrattuali**

1. In qualsiasi clausola di un contratto di trasporto via mare, in una polizza di carico, o in qualsiasi altro documento che certifica il contratto di trasporto via mare è nullo in quanto si deroga, direttamente o indirettamente, dalle disposizioni della presente Convenzione. La nullità di tale clausola non pregiudica la validità delle altre disposizioni del contratto o del documento di cui fa parte. Una clausola di assegnare vantaggio delle imprese di assicurazione delle merci a favore del vettore, o di qualsiasi clausola analoga, è nulla e non avvenuta.

2. Fatte salve le disposizioni del paragrafo 1 del presente articolo, un vettore può aumentare la sua responsabilità e gli obblighi previsti dalla presente convenzione.

3. Dove una polizza di carico o di qualsiasi altro documento che certifica il contratto di trasporto via mare è rilasciato, deve contenere l'indicazione che il trasporto è soggetto alle disposizioni della presente convenzione, che annullano qualsiasi clausola di deroga che ne a danno del mittente o del destinatario .

4. Qualora il ricorrente nei confronti delle merci avesse subito perdite a causa di una clausola che è nulla e non avvenuta in virtù del presente articolo, o come il risultato di omissione della dichiarazione di cui al paragrafo 3 del presente articolo, il vettore deve pagare risarcimento nella misura necessaria al fine di dare al ricorrente una compensazione in conformità con le disposizioni della presente convenzione per qualsiasi perdita o avaria delle merci come pure per ritardo nella consegna. Il vettore deve inoltre pagare un risarcimento per le spese sostenute dal richiedente al fine di esercitare il suo diritto, a condizione che i costi sostenuti per l'azione in cui la disposizione sopra richiamata devono essere determinati secondo la legge dello Stato in cui il procedimento si istituito.

### **Articolo 24 - media generale**

1. La presente convenzione non pregiudica l'applicazione delle disposizioni di cui al contratto di trasporto via mare o diritto nazionale per quanto riguarda l'adeguamento della media generale.

2. Con l'eccezione dell'articolo 20, le disposizioni della presente Convenzione in materia di responsabilità del vettore per perdita o avaria delle merci anche stabilire se il destinatario può rifiutare contributo media in generale e la responsabilità del vettore di risarcire il destinatario in materia di qualsiasi contributo o qualsiasi salvataggio pagato.

### **Articolo 25 - Altre convenzioni**

1. La presente convenzione non modifica i diritti o doveri del vettore, il vettore di fatto ed i loro dipendenti e agenti, di cui le convenzioni internazionali o nazionali, relative alla limitazione della responsabilità dei proprietari di navi marittime.

2. Le disposizioni degli articoli 21 e 22 della presente convenzione non pregiudicano l'applicazione delle disposizioni obbligatorie di qualsiasi altra convenzione multilaterale già in vigore alla data della presente Convenzione relative alle questioni trattate nell'articolo precedente, a condizione che la controversia si pone esclusivamente tra le parti che hanno la sede principale di attività negli Stati membri di tali altri convenzione. Tuttavia, il presente paragrafo non pregiudica l'applicazione del paragrafo 4 dell'articolo 22 della presente Convenzione.

3. N. responsabilità ai sensi delle disposizioni della presente Convenzione per i danni causati da un incidente nucleare se l'operatore di un impianto nucleare è responsabile di danni di questo tipo:

(a) In entrambi della convenzione di Parigi del 29 luglio 1960 sulla responsabilità civile nel campo dell'energia nucleare, modificata dal protocollo addizionale del 28 gennaio 1964 o la convenzione di Vienna del 21 maggio 1963 sulla responsabilità civile per danno nucleare, o (b) In virtù della legge nazionale che disciplina la responsabilità di tali danni, a condizione che tale diritto è sotto tutti gli aspetti più favorevole alle persone che potrebbero subire danni o di Parigi o Vienna convenzioni.

4. La responsabilità che si presentano ai sensi delle disposizioni della presente convenzione per qualsiasi perdita o il danneggiamento o ritardo nella consegna dei bagagli per i quali il vettore è responsabile in nessuna convenzione internazionale o del diritto nazionale relative al trasporto di passeggeri e del loro bagaglio di mare.

5. Nulla di quanto contenuto nella presente Convenzione impedisce a uno Stato contraente di applicare qualsiasi altra convenzione internazionale che è già in vigore alla data della presente Convenzione e che si applica obbligatoriamente ai contratti di trasporto di merci in primo luogo da un modo di trasporto diversi dai trasporti via mare. Questa disposizione si applica anche a qualsiasi successiva revisione o la modifica di tale convenzione internazionale.

#### **Articolo 26 - Unità di conto**

L'unità di conto di cui all'articolo 6 della presente convenzione è il diritto speciale di prelievo definito dal Fondo monetario internazionale. Gli importi di cui all'articolo 6, sono convertiti in moneta nazionale di uno Stato secondo il valore di tale valuta alla data della sentenza o alla data convenuta dalle parti. Il valore di una moneta nazionale, in termini di diritti speciali di prelievo, di uno Stato contraente che è membro del Fondo monetario internazionale deve essere calcolato secondo il metodo di valutazione applicato dal Fondo monetario internazionale in vigore alla data in questione per le sue operazioni e transazioni. Il valore di una moneta nazionale in termini di diritti speciali di prelievo di uno Stato contraente che non è membro del Fondo monetario internazionale deve essere calcolato in un modo determinato da quello Stato.

2. Tuttavia, gli Stati che non sono membri del Fondo monetario internazionale e la cui legislazione non consente l'applicazione delle disposizioni del paragrafo 1 del presente articolo può, al momento della firma o al momento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione o in qualsiasi momento successivo, dichiarare che i limiti di responsabilità di cui alla presente Convenzione che devono essere applicati nel loro territorio deve essere fissato come: 12500 unità monetarie per ogni pacchetto di spedizione o di altre unità o 37,5 unità monetarie per chilogrammo di peso lordo delle merci.

3. L'unità monetaria di cui al paragrafo 2 del presente corrisponde a sessantacinque milligrammi e mezzo d'oro di finezza millesimale novecento. La conversione degli importi di cui al paragrafo 2 nella moneta nazionale deve essere effettuata secondo la legislazione dello Stato interessato.

4. Il calcolo di cui all'ultima frase del paragrafo 1 e la conversione di cui al paragrafo 3 del presente articolo deve essere effettuato in modo tale da esprimere nella moneta nazionale dello Stato contraente, per quanto possibile, lo stesso valore reale, per gli importi all'articolo 6, come vi è espressa in unità di conto. Gli Stati contraenti, deve comunicare al depositario il metodo di calcolo di cui al paragrafo 1 del presente articolo, o il risultato della conversione di cui al paragrafo 3 del presente articolo, secondo il caso, può essere, al momento della firma o al momento del deposito del loro strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione, o quando si avvalgono della facoltà di cui al paragrafo 2 del presente articolo e ogniqualvolta vi è un cambiamento nel modo di tale calcolo o nel risultato di tale conversione.

### **PARTE VII - CLAUSOLE FINALI**

#### **Articolo 27 - Depositario**

Il segretario generale delle Nazioni Unite è designato come depositario della presente convenzione.

#### **Articolo 28 - Firma, ratifica, accettazione, approvazione, adesione**

1. La presente convenzione è aperta alla firma di tutti gli Stati membri fino al 30 aprile 1979 presso la sede delle Nazioni Unite, New York.

2. La presente convenzione è soggetta a ratifica, di accettazione o di approvazione da parte degli Stati firmatari.

3. Dopo il 30 aprile 1979, la presente Convenzione sarà aperta all'adesione di tutti gli Stati che non sono Stati firmatari.

4. Strumenti di ratifica, di accettazione, di approvazione e di adesione devono essere depositati presso il Segretario generale delle Nazioni Unite.

#### **Articolo 29 - Prenotazioni**

No reservations may be made to this Convention. Non sono ammesse riserve alla presente Convenzione.

#### **Articolo 30 - Entrata in vigore**

1. La presente Convenzione entra in vigore il primo giorno del mese successivo alla scadenza del termine di un anno dalla data di deposito del 20 ° strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione.

2. Per ogni Stato che diventa Stato contraente alla presente Convenzione dopo la data di deposito del 20 ° strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione, la presente Convenzione entra in vigore il primo giorno del mese successivo alla scadenza del termine di un anno dopo la deposito dello strumento adeguato a nome di tale Stato.

3. Ogni Stato contraente si applicano le disposizioni della presente Convenzione ai contratti di trasporto via mare concluso a partire dalla data di entrata in vigore della presente Convenzione nei confronti di tale Stato.

#### **Articolo 31 - Denuncia di altre convenzioni**

1. Quando diventa uno Stato contraente della presente convenzione, ogni Stato parte della Convenzione internazionale per l'unificazione di alcune norme relative alle polizze di carico, firmato a Bruxelles il 25 agosto 1924 (1924 convenzione) deve comunicare al governo del Belgio come il depositario del 1924 Convenzione della sua denuncia della suddetta convenzione con una dichiarazione che attesti che la denuncia deve prendere effetto a decorrere dalla data in cui la presente Convenzione entra in vigore nei confronti di tale Stato.

2. Dopo l'entrata in vigore della presente Convenzione ai sensi del paragrafo 1 dell'articolo 30, il depositario della presente convenzione deve comunicare al governo del Belgio in quanto depositario della Convenzione del 1924 la data di tale entrata in vigore, e dei nomi degli Stati contraenti per i quali la Convenzione è entrata in vigore.

3. Le disposizioni dei paragrafi 1 e 2 del presente articolo si applica per analogia nei confronti degli Stati parti del protocollo firmato il 23 febbraio 1968 che modifica la Convenzione internazionale per l'unificazione di alcune norme relative alle polizze di carico, firmato a Bruxelles il 25 agosto 1924.

4. Riferendosi all'articolo 2 della presente Convenzione, ai fini del paragrafo 1 del presente articolo, uno Stato contraente può, se lo ritiene opportuno rinviare la denuncia della Convenzione 1924 e del 1924 Convenzione modificata dal protocollo del 1968 per un periodo massimo di cinque anni dalla data di entrata in vigore della presente Convenzione. Spetta poi informa il governo del Belgio la sua intenzione. Durante questo periodo di transizione, è necessario applicare agli Stati contraenti la presente convenzione ad esclusione di qualsiasi altra.

#### **Articolo 32 - Revisione e modifica**

1. Su richiesta di almeno un terzo degli Stati contraenti della presente convenzione, il depositario convoca una conferenza degli Stati contraenti per la revisione o la modifica.

2. Ogni strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione depositato dopo l'entrata in vigore di un emendamento alla presente Convenzione, si ritiene di applicare la convenzione modificata.

#### **Articolo 33 - Revisione della limitazione importi e le unità di conto o unità monetaria**

1. Fatte salve le disposizioni dell'articolo 32, una conferenza solo per lo scopo di modificare l'importo indicato all'articolo 6 e paragrafo 2 dell'articolo 26, o di sostituire una o entrambe le unità di cui ai punti 1 e 3 dell'articolo 26 di altre unità deve essere convocata dal il depositario a norma del paragrafo 2 del presente

articolo. Una modifica degli importi deve essere effettuato solo a causa di un cambiamento significativo nella loro reale valore.

2. Una conferenza di revisione deve essere convocata dal depositario, quando non meno di un quarto degli Stati contraenti ne facciano richiesta.

3. Qualsiasi decisione da parte della conferenza devono essere prese a maggioranza di due terzi degli Stati partecipanti. L'emendamento è comunicato dal depositario a tutti gli Stati contraenti per accettazione e di tutti gli Stati firmatari della Convenzione di informazioni.

4. Ogni emendamento adottato entra in vigore il primo giorno del mese successivo un anno dopo la sua accettazione da parte dei due terzi degli Stati contraenti. Accettazione deve essere effettuata mediante il deposito di uno strumento formale in tal senso, presso il depositario.

5. Dopo l'entrata in vigore di un emendamento uno Stato contraente che ha accettato l'emendamento ha il diritto di applicare la Convenzione modificata nelle sue relazioni con gli Stati contraenti che non hanno, entro sei mesi dopo l'adozione della modifica notificato al depositario che non sono vincolati da l'emendamento.

6. Ogni strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione depositato dopo l'entrata in vigore di un emendamento alla presente Convenzione, si ritiene di applicare la convenzione modificata.

#### **Articolo 34 - Denuncia**

1. Uno Stato contraente può denunciare la presente convenzione in qualsiasi momento mediante una notifica scritta indirizzata al depositario.

2. La denuncia prende effetto il primo giorno del mese successivo alla scadenza del termine di un anno dopo la ricezione della notifica da parte del depositario. Qualora un periodo più lungo è specificato nella notifica, la denuncia ha effetto allo scadere di tale periodo più lungo dopo la notifica di ricezione, da parte del depositario.

Fatto a Amburgo, 1 marzo 1978, in un unico originale, i cui testi in arabo, cinese, inglese, francese, russo e spagnolo sono ugualmente fede.

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

#### **Comprensione comune adottata dalla Conferenza delle Nazioni Unite sul trasporto di merci per mare (A/CONF. 89/13, allegato 11)**

E' la comune consapevolezza del fatto che la responsabilità del vettore ai sensi della presente Convenzione si basa sul principio di presunta colpa o negligenza. Ciò significa che, di norma, l'onere della prova spetta al vettore, ma, per quanto riguarda alcuni casi, le disposizioni della Convenzione di modificare questa regola.

#### **Risoluzione adottata dalla Conferenza delle Nazioni Unite sul trasporto di merci per mare (A/CON.89/13, allegato III)**

La Conferenza delle Nazioni Unite sul trasporto di merci per mare,

Prendendo atto con apprezzamento il gentile invito della Repubblica federale Tedesca di tenere la Conferenza di Amburgo,

D'essere consapevole del fatto che i servizi messi a disposizione della Conferenza e la generosa ospitalità di cui le partecipanti da parte del governo della Repubblica federale di Germania e dalla Libera e Anseatica di Amburgo, hanno in non piccola misura contribuito al successo della Conferenza.

Esprime la propria gratitudine al governo e al popolo della Repubblica federale di Germania, e

Che ha adottato la convenzione sul trasporto di merci per mare, in conformità ad un progetto di convenzione preparato dalla Commissione delle Nazioni Unite per il commercio internazionale legge su richiesta della Conferenza delle Nazioni Unite sul commercio e lo sviluppo,

Esprime la propria gratitudine per la Commissione delle Nazioni Unite per il commercio internazionale e per legge la Conferenza delle Nazioni Unite sul commercio e lo sviluppo per il loro straordinario contributo alla semplificazione e l'armonizzazione del diritto del trasporto di merci via mare, e

Decide di designare la convenzione adottata dalla Conferenza come: "Convenzione delle Nazioni Unite sul trasporto di merci per mare, 1978", e

Raccomanda che le norme in esso contenuti denominato "NORME DI AMBURGO".