

Convenzione di Bruxelles 1924 - Regole dell'Aja

Convenzione internazionale

su l'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico ("Regole dell'Aja"), con protocollo di firma (Brussels, 25 agosto 1924). Diritto della navigazione.

Il Presidente della Repubblica Tedesca, il Presidente della Repubblica Argentina, Sua Maestà il Re dei Belgi, il Presidente della Repubblica del Cile, il Presidente della Repubblica di Cuba, Sua Maestà il Re di Danimarca e Islanda, Sua Maestà il Re di Spagna, il Capo dello Stato Estone, il Presidente degli Stati Uniti d'America, il Presidente della Repubblica della Finlandia, il Presidente della Repubblica Francese, Sua Maestà il Re del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda e dei Domini Britannici d'Oltremare, Imperatore d'India, Sua Altezza Suprema il Governatore del Regno d'Ungheria, Sua Maestà il Re d'Italia, Sua Maestà l'Imperatore del Giappone, il Presidente della Repubblica Lettone, il Presidente della Repubblica del Messico, Sua Maestà il Re di Norvegia, Sua Maestà la Regina dei Paesi Bassi, il Presidente della Repubblica del Perù, il Presidente della Repubblica Polacca, il Presidente della Repubblica Portoghese, Sua Maestà il Re di Romania, Sua Maestà il Re dei Serbi, Croati e Sloveni, Sua Maestà il Re di Svezia, e il Presidente della Repubblica dell'Uruguay,

avendo riconosciuto l'utilità di fissare pattiziamente alcune norme di legge uniforme relative alla polizza di carico hanno deciso di concludere una convenzione con questo oggetto ed hanno designato a questo scopo i seguenti plenipotenziari, i quali, debitamente autorizzati, hanno concordato quanto segue: diritto della navigazione.

Articolo I

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

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

Articolo II

Salvo quanto è stabilito dall'articolo VI, il vettore, in base a qualsiasi contratto di trasporto di merci per mare, sarà soggetto agli obblighi e alle responsabilità e godrà dei diritti e delle immunità qui sotto indicate, relativamente alla caricazione, rimaneggiamento, stivaggio, trasporto, custodia, cura e scaricazione delle merci.

Articolo III

§ 1

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

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

§ 2

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

§ 3

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

- a. le principali marche necessarie per l'identificazione delle merci, quali sono, per iscritto, fornite dal caricatore

prima che cominci la caricazione di esse merci, purché tali marche siano impresse, o siano altrimenti in modo chiaro poste in evidenza sopra le merci, se queste sono ricoperte, o sulle casse o involucri in cui queste merci sono contenute, in modo tale da rimanere normalmente leggibili fino al termine del viaggio;

- b. il numero dei colli e dei pezzi, o la quantità o il peso a seconda dei casi, giusta le dichiarazioni scritte del caricatore;
- c. lo stato e la condizione apparente delle merci.

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

§ 4

Questa polizza di carico costituirà presunzione, salvo prova contraria, che il vettore ha ricevuto le merci in essa polizza descritte in conformità del paragrafo 3 a, b e c.

§ 5

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

§ 6

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

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

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

In qualsiasi caso il vettore e la nave saranno esonerati da ogni responsabilità per perdite o danni, se non sarà promosso giudizio entro un anno dopo la riconsegna delle merci o la data in cui le merci avrebbero dovuto essere riconsegnate.

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

§ 7

Dopo che le merci sono state caricate la polizza di carico da emettersi dal vettore, dal capitano o dall'agente del vettore, a favore del caricatore sarà, se il caricatore lo richieda, una polizza di carico *per merce imbarcata*, purché, qualora il caricatore abbia previamente ottenuto qualche documento costituente titolo a tali merci, restituisca lo stesso contro la emissione della polizza di carico per merce imbarcata. Il vettore, il capitano o l'agente avrà pure la facoltà di annotare, nel porto di caricazione, sul documento rilasciato precedentemente, il nome o i nomi della nave o delle navi sulle quali le merci sono state imbarcate e la data o le date della caricazione, e qualora questo documento rechi una tale annotazione, lo stesso dovrà, agli effetti di questo articolo, essere considerato come costituente una polizza per *merce imbarcata*.

§ 8

Qualsiasi clausola, pattuizione o accordo in un contratto di trasporto, che esonerino il vettore o la nave da responsabilità per perdita o danno relativi alle merci, derivanti da negligenza, colpa o mancanza dei doveri e degli obblighi prescritti in questo articolo o che diminuiscano detta responsabilità in modo diverso da quello stabilito in queste regole saranno nulli, e di niun effetto.

Una clausola di cessione del beneficio dell'assicurazione al vettore o qualsiasi clausola equipollente, verrà considerata come esonerante il vettore dalla sua responsabilità.

Articolo IV

§ 1

Né il vettore né la nave saranno responsabili delle perdite o dei danni sorgenti o risultanti da innavigabilità, salvoché cagionata da mancanza di ragionevole diligenza da parte del vettore per rendere la nave navigabile e per assicurarsi che essa sia convenientemente fornita di uomini, di attrezzi e di provviste, e che siano appropriate e messe in buono stato le stive, le camere fredde e i frigoriferi e qualsiasi altra parte della nave in cui le merci sono caricate, per modo che le stesse siano atte al loro ricevimento, al loro trasporto e alla loro conservazione, il tutto in conformità delle disposizioni dell'articolo III, parte I.

Ogni qualvolta una perdita o un danno sarà prodotto da innavigabilità, l'onere della prova per ciò che riflette l'esercizio della ragionevole diligenza, sarà a carico del vettore, o di qualsiasi altra persona che si prevalga dell'esonerazione prevista dal presente articolo.

§ 2

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

- a. atti, negligenza, o colpa del capitano, dei marinai, del pilota, o dei preposti del vettore nella navigazione o nella amministrazione della nave;
- b. incendio, tranne se cagionato da fatto o colpa del vettore;
- c. rischi, pericoli e infortuni del mare o di altre acque navigabili;
- d. forza maggiore (*atto di Dio*);
- e. fatti di guerra;
- f. fatto di pubblici nemici;
- g. arresto o costrizione di principi, governanti o popolo, o sequestro giudiziario;
- h. restrizione di quarantena;
- i. atto od omissione del caricatore o del proprietario delle merci, del suo agente o del suo rappresentante,
- j. scioperi o serrate o sospensioni o limitazioni di lavoro, qualunque ne sia la cagione, tanto parzialmente che completamente;
- k. tumulti e sommosse civili;
- l. salvataggio o tentativo di salvataggio di vite o beni in mare;
- m. calo in volume o in peso o qualsiasi altra perdita o danno risultante da vizio occulto, dalla natura speciale o dal vizio proprio delle merci;
- n. insufficienza d'imballaggio;
- o. insufficienza o non corrispondenza di marche;
- p. vizi occulti non avvertibili mediante la dovuta diligenza;
- q. qualsiasi altra cagione non proveniente da fatto o colpa del vettore o da fatto o colpa degli agenti o preposti del vettore, ma l'onere della prova incomberà alla persona che reclami il beneficio di questa eccezione e a essa spetterà di provare che né la colpa personale né il fatto del vettore, né la colpa o il fatto degli agenti o dipendenti dal vettore, hanno contribuito alla perdita o al danno.

§ 3

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

§ 4

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

§ 5

Né il vettore né la nave saranno in alcun caso responsabili per perdita o danno arrecati alle merci, direttamente, o in rapporto alle stesse, per un ammontare superiore alle lire sterline cento per collo o lotto (unità) o a una somma in altra moneta equivalente a lire sterline cento, eccettoché la natura ed il valore di dette merci siano stati dichiarati dal caricatore prima che le merci stesse siano imbarcate e siano indicate sulla polizza di carico.

Questa dichiarazione, se inserita nella polizza di carico, costituirà una presunzione, salvo prova contraria, ma non sarà vincolativa per il vettore, che potrà contestarla.

In virtù di convenzione tra il vettore, il capitano o l'agente del vettore e il caricatore potrà essere stabilito un limite massimo diverso da quello indicato in questo paragrafo, purché lo stesso non sia inferiore alla cifra suindicata.

Né il vettore né la nave saranno in alcun caso responsabili per perdita o danno arrecato direttamente alle merci o in rapporto alle stesse, se la loro natura o il loro valore siano stati scientemente in modo erroneo dichiarati dal caricatore.

§ 6

Le merci di natura infiammabile, esplosiva o pericolosa, alla caricazione delle quali il vettore, il capitano o l'agente del vettore non avrebbe consentito, conoscendo la loro natura o il loro carattere, potranno in ogni momento prima della scaricazione essere sbarcate in qualsiasi luogo o distrutte o rese innocue dal vettore senza indennità e il caricatore di queste merci sarà responsabile di qualsiasi danno o spesa derivanti o risultanti direttamente o indirettamente dalla loro caricazione.

Se alcuna di queste merci imbarcate con la conoscenza e col consenso del vettore diventasse pericolosa per la nave o il carico potrà allo stesso modo essere scaricata, distrutta o resa innocua dal vettore senza responsabilità da parte dello stesso, eccetto il caso di eventuali avarie comuni.

Articolo V

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

Nessuna di queste regole sarà applicabile ai contratti di noleggio, ma se polizze di carico siano emesse nel caso di una nave che trovisi sotto l'impero di un contratto di noleggio, le stesse saranno sottomesse alle disposizioni di queste regole.

Nessuna disposizione in queste regole sarà considerata come di ostacolo alle inserzioni in una polizza di carico di una qualunque lecita disposizione concernente l'avaria comune.

Articolo VI

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

Qualsiasi convenzione così conclusa avrà pieno effetto legale.

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

Articolo VII

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

Articolo VIII

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

Articolo IX

Le unità monetarie menzionate in questa convenzione si intendono valore oro.

Quelli fra gli Stati contraenti nei quali la lira sterlina non è adoperata come unità monetaria si riservano il diritto di convertire in cifre tonde, in conformità del rispettivo sistema monetario, le somme indicate in lire sterline nella presente Convenzione.

Le leggi nazionali possono riservare al debitore la facoltà di liberarsi nella moneta nazionale, secondo il corso del cambio nel giorno dell'arrivo della nave nel porto di scaricazione della merce di cui si tratta.

Articolo X

Le disposizioni della presente Convenzione si applicheranno a qualsiasi polizza di carico emessa in uno degli Stati

contraenti.

Articolo XI

Allo spirare del termine di due anni al più tardi a contare dal giorno della firma della Convenzione, il Governo belga si metterà in rapporti con i Governi delle Alte Parti contraenti, che si saranno dichiarate disposte a ratificarla, per far decidere se abbia a essere messa in vigore. Gli strumenti di ratificazione saranno depositati a Bruxelles alla data da fissarsi di comune accordo fra i detti Governi. Il primo deposito di ratifiche verrà constatato con un processo verbale sottoscritto dai rappresentanti degli Stati che vi prenderanno parte e dal Ministro degli affari esteri del Belgio.

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

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

Articolo XII

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

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

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

Articolo XIII

Le Alte Parti contraenti, all'atto della sottoscrizione del deposito delle ratifiche o della loro adesione, possono dichiarare che l'accettazione da esse data alla presente convenzione non sarà applicabile sia a qualcuno, sia a tutti i domini autonomi, colonie, possedimenti, protettorati o territori d'oltremare che trovinsi sotto la loro sovranità o autorità.

E pertanto esse possono ulteriormente aderire separatamente, in nome dell'uno o dell'altro di tali domini autonomi, colonie, possedimenti, protettorati o territori di oltremare, così esclusi nella loro dichiarazione primitiva. Esse possono altresì, conformandosi a queste disposizioni, denunciare la presente Convenzione separatamente per l'uno o più domini autonomi, colonie, possedimenti, protettorati o territori d'oltre mare, che trovansi sotto la loro sovranità o autorità.

Articolo XIV

Nei riguardi degli Stati che avranno partecipato al primo deposito di ratifiche, la presente Convenzione entrerà in esecuzione un anno dopo la data del processo verbale del deposito. Quanto agli Stati che la ratificheranno successivamente o che vi aderiranno, come pure nei casi in cui la messa in vigore avrà luogo successivamente e secondo l'articolo 13, secondo capoverso, la stessa produrrà effetto sei mesi dopo che le ratifiche prevedute all'articolo 11, secondo capoverso, all'articolo 12, secondo capoverso, e all'articolo 13 saranno state ricevute dal Governo belga.

Articolo XV

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

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

Articolo XVI

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

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

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

PROTOCOLLO DI FIRMA - diritto della navigazione

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

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

Esse si riservano espressamente il diritto:

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

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

Protocollo del 21 dicembre 1979

che modifica la Convenzione internazionale di Bruxelles del 25 agosto 1924 sull'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico (Regole dell'Aja), come modificata dal Protocollo di Bruxelles del 23 febbraio 1968 (Regole di Visby) (Bruxelles, 21 dicembre 1979) Diritto della navigazione

LE PARTI CONTRAENTI DEL PRESENTE PROTOCOLLO,

ESSENDO PARTI della Convenzione internazionale di Bruxelles del 25 agosto 1924 sull'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico, come modificata dal Protocollo di Bruxelles del 23 febbraio 1968

HANNO CONVENUTO quanto segue: diritto della navigazione.

Articolo I

Ai fini del presente Protocollo, il termine «Convenzione» indica la Convenzione internazionale sull'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico e il relativo Protocollo di firma, fatto a Bruxelles il 25 agosto 1924, nel tenore del Protocollo di modifica, fatto a Bruxelles il 23 febbraio 1968.

Articolo II

(1) Il comma (a) del paragrafo 5 dell'articolo 4 della Convenzione è sostituito dal testo seguente:

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

(2) Il comma (d) del paragrafo 5 dell'articolo 4 della Convenzione è sostituito dal testo seguente:

«(d) L'unità di conto menzionata nel presente articolo è il Diritto Speciale di Prelievo quale definito dal Fondo Monetario Internazionale. La somma menzionata nel comma (a) sarà convertita nella moneta nazionale alla data determinata dalla legge della giurisdizione adita.

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

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

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

(ii) per quanto concerne la somma di 2 unità di conto menzionata nel comma (a) del paragrafo 5 del presente articolo, 30 unità monetarie.

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

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

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

Articolo III

Qualsiasi controversia fra le Parti in merito all'interpretazione o all'applicazione del presente Protocollo, se non può essere composta mediante negoziato, è sottoposta ad arbitrato a domanda di una di esse. Se, nei sei mesi successivi alla presentazione della domanda d'arbitrato, le Parti non pervengono a un'intesa circa l'organizzazione dell'arbitrato, una qualunque di esse può sottoporre la controversia alla Corte Internazionale di Giustizia, depositando una richiesta conformemente allo Statuto della Corte.

Articolo IV

(1) Ogni Parte contraente può, all'atto della firma o della ratifica del presente Protocollo o all'atto dell'adesione, dichiarare che non si considera vincolata dall'articolo III.

(2) Ogni Parte contraente che ha formulato una riserva conformemente al paragrafo precedente può, in qualsiasi momento, ritirarla con notifica indirizzata al Governo belga.

Articolo V

Il presente Protocollo è aperto alla firma degli Stati che hanno firmato la Convenzione del 25 agosto 1924 o il Protocollo del 23 febbraio 1968 o sono Parti della Convenzione.

Articolo VI

(1) Il presente Protocollo sarà ratificato.

(2) La ratifica del presente Protocollo da parte di uno Stato che non è Parte della Convenzione vale parimenti per la Convenzione.

(3) Gli strumenti di ratifica saranno depositati presso il Governo belga.

Articolo VII

(1) Gli Stati non menzionati nell'articolo V potranno aderire al presente Protocollo.

(2) L'adesione al presente Protocollo vale parimenti per la Convenzione.

(3) Gli strumenti di adesione saranno depositati presso il Governo belga.

Articolo VIII

(1) Il presente Protocollo entrerà in vigore tre mesi dopo la data del deposito di cinque strumenti di ratifica o di adesione.

(2) Per ogni Stato che ratificherà il presente Protocollo o vi aderirà dopo il quinto deposito, il presente Protocollo entrerà in vigore tre mesi dopo il deposito del suo strumento di ratifica o di adesione.

Articolo IX

(1) Le Parti contraenti potranno denunciare il presente Protocollo con notifica al Governo belga.

(2) La denuncia avrà efficacia un anno dopo la data in cui il Governo belga avrà ricevuto la notifica.

Articolo X

(1) Ogni Stato potrà, al momento della firma, della ratifica, dell'adesione o in qualsiasi momento successivo, notificare per scritto al Governo belga a quali dei suoi territori di cui assicura le relazioni internazionali s'applica il presente Protocollo. Il Protocollo sarà applicabile a tali territori tre mesi dopo la data in cui il Governo belga avrà ricevuto questa notifica, ma non prima della data d'entrata in vigore del presente Protocollo rispetto a detto Stato.

(2) Questa estensione varrà parimenti per la Convenzione se questa non è ancora applicabile a detti territori.

(3) Le Parti contraenti che hanno sottoscritto una dichiarazione ai sensi del paragrafo (1) potranno, in qualsiasi momento, avvisare il Governo belga che il Protocollo cessa d'applicarsi ai territori in questione. Questa denuncia avrà efficacia un anno dopo la data in cui il Governo belga avrà ricevuto la pertinente notifica.

Articolo XI

Il Governo belga notificherà agli Stati firmatari e aderenti:

1. Le firme, ratifiche e adesioni ricevute in applicazione degli articoli V, VI e VII
2. La data in cui il presente Protocollo entrerà in vigore in applicazione dell'articolo VIII.
3. Le notifiche in merito all'applicazione territoriale, fatte in esecuzione dell'articolo X.
4. Le dichiarazioni e comunicazioni fatte in applicazione dell'articolo II.
5. Le dichiarazioni fatte in applicazione dell'articolo IV.
6. Le denunce ricevute in applicazione dell'articolo IX.

In fede di che, i sottoscritti, debitamente autorizzati a tal fine, hanno firmato il presente Protocollo.

Fatto a Bruxelles, il 21 dicembre 1979, nelle lingue francese ed inglese, i due testi facenti ugualmente fede, in un solo esemplare che resterà depositato negli archivi del Governo belga, il quale ne rilascerà copie certificate conformi. Diritto della navigazione.