

Convenzione di Budapest concernente il contratto di trasporto di merci per navigazione interna (CMNI)

Conclusa a Budapest il 22 giugno 2001

Approvata dall'Assemblea federale il 19 dicembre 2003²

Ratificata con strumenti depositati dalla Svizzera il 13 maggio 2004

Entrata in vigore per la Svizzera il 1° aprile 2005

(Stato 1° dicembre 2008)

Gli Stati contraenti della presente Convenzione,

considerate le raccomandazioni contenute nell'Atto finale del 1° agosto 1975 della Conferenza sulla Sicurezza e la Cooperazione in Europa ai fini dell'armonizzazione delle legislazioni nell'interesse della promozione dei trasporti da parte degli Stati membri della Commissione centrale per la navigazione sul Reno e della Commissione per il Danubio in collaborazione con la Commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa,

consapevoli della necessità e dell'utilità di fissare regole unitarie in materia di contratti di trasporto di merci per navigazione interna,

hanno deciso a tale scopo di concludere una Convenzione e hanno convenuto quanto segue:

Capitolo I Disposizioni generali

Art. 1 Definizioni

Nella presente Convenzione:

1. «contratto di trasporto» designa ogni contratto, qualunque sia la sua denominazione, nel quale un vettore si impegna, mediante mercede, a trasportare merci su vie navigabili interne;
2. «vettore» designa ogni persona, che ha stipulato o nel cui nome è stato stipulato un contratto di trasporto con un mittente;
3. «vettore effettivo» designa ogni persona, diversa da un mandatario o un agente del vettore, incaricata da quest'ultimo di eseguire, in tutto o in parte, il trasporto;

RU **2005** 1269; FF **2003** 3425

¹ I testi originali tedesco e francese sono pubblicati sotto lo stesso numero nelle ediz. ted. e franc. della presente Raccolta.

² RU **2005** 1267

4. «mittente» designa ogni persona che ha stipulato o in nome della quale o per la quale è stato stipulato un contratto di trasporto con un vettore;
5. «destinatario» designa la persona autorizzata a prendere in consegna le merci;
6. «documento di trasporto» designa un documento che certifica un contratto di trasporto e la presa in consegna o il caricamento di merci da parte di un vettore, rilasciato nella forma di una polizza di carico o di una lettera di vettura o di qualsiasi altro documento d'uso commerciale;
7. il termine «merci» non include né navi rimorciate o spinte né bagagli o veicoli dei passeggeri; qualora le merci siano riunite in un contenitore, su una paletta o su un dispositivo di trasporto analogo oppure imballate, il termine «merci» comprende anche detto dispositivo di trasporto o detto imballaggio se è fornito dal mittente;
8. con l'espressione «per scritto» si intende, sempreché le persone interessate non dispongano altrimenti, il caso in cui la trasmissione dell'informazione avviene mediante un mezzo di comunicazione elettronico, ottico o simile, inclusi ma non esclusivamente, telegramma, fax, telex, posta elettronica o scambio di dati elettronici (EDI), a condizione che l'informazione rimanga accessibile per un suo utilizzo successivo quale riferimento;
9. il diritto applicabile di uno Stato conformemente alla presente Convenzione designa le norme giuridiche in vigore nel suddetto Stato, escluse quelle del diritto internazionale privato.

Art. 2 Campo d'applicazione

(1) La presente Convenzione è applicabile a ogni contratto di trasporto secondo il quale il porto di caricazione o luogo di presa in consegna e il porto di scaricazione o luogo di consegna sono situati in due Stati differenti, di cui almeno uno è parte contraente alla presente Convenzione. Se il contratto prevede una scelta di più porti di scaricazione o luoghi di consegna, è determinante il porto di scaricazione o il luogo di consegna nel quale le merci sono state effettivamente consegnate.

(2) Se il contratto di trasporto ha per oggetto un trasporto di merci senza trasbordo effettuato sia su vie navigabili interne sia su acque che sottostanno a un regime marittimo, la presente Convenzione è parimenti applicabile a detto contratto alle condizioni di cui al paragrafo 1, tranne nel caso in cui:

- a) una polizza di carico marittima sia stata rilasciata conformemente al diritto marittimo applicabile o
- b) la distanza da percorrere sulle acque che sottostanno a un regime marittimo costituisca il tratto più lungo.

(3) La presente Convenzione è applicabile indipendentemente dalla nazionalità, dal luogo di immatricolazione, dal porto di immatricolazione o dall'appartenenza della nave alla navigazione marittima o alla navigazione interna e indipendentemente dalla nazionalità, dal domicilio, dalla sede o residenza del vettore, mittente o destinatario.

Capitolo II

Diritti e obblighi delle parti contraenti

Art. 3 Presa in consegna, trasporto e consegna delle merci

(1) Il vettore trasporta le merci e le consegna al destinatario, nel luogo e nei termini stabiliti, nello stato in cui gli sono state affidate.

(2) Sempre che non sia stato convenuto diversamente, la presa in consegna delle merci e la loro consegna avvengono a bordo della nave.

(3) Il vettore decide la nave da utilizzare. Egli è tenuto, prima del viaggio e all'inizio dello stesso, a esercitare la dovuta diligenza affinché, tenuto conto delle merci da trasportare, la nave sia in condizione di ricevere il carico e di navigare, e sia altresì provvista dell'attrezzatura e dell'equipaggio prescritti dai disciplinamenti in vigore e munita delle autorizzazioni nazionali e internazionali necessarie per il trasporto delle merci in questione.

(4) Qualora sia stato convenuto di eseguire il trasporto con una determinata nave o un determinato tipo di nave, il vettore può caricare o trasbordare, in tutto o in parte, le merci su un'altra nave o un altro tipo di nave, senza il consenso del mittente, soltanto se:

- a) si verificano circostanze quali basso livello dell'acqua, urti fra navi o altri ostacoli alla navigazione non prevedibili al momento della conclusione del contratto di trasporto e che rendono necessario il caricamento o il trasbordo delle merci per l'adempimento del contratto di trasporto e se il vettore è impossibilitato a ottenere entro un congruo termine istruzioni dal mittente, oppure
- b) ciò è conforme all'uso locale del porto nel quale si trova la nave.

(5) Fatti salvi gli obblighi che incombono al mittente, il vettore garantisce che il caricamento, lo stivaggio e il fissaggio delle merci non pregiudichino la sicurezza della nave.

(6) Il vettore è autorizzato a trasportare merci in coperta o in stive da caricamento aperte soltanto se ciò è stato convenuto con il mittente o è conforme agli usi commerciali nel settore o è necessario in virtù delle prescrizioni vigenti.

Art. 4 Vettore effettivo

(1) Il contratto concluso tra un vettore e un vettore effettivo, secondo la definizione dell'articolo 1 numero 1, costituisce un contratto di trasporto conformemente alla presente Convenzione. In riferimento a tale contratto, tutte le disposizioni concernenti il mittente si applicano al vettore, mentre quelle relative al vettore si applicano al vettore effettivo.

(2) Qualora il vettore abbia affidato l'esecuzione del trasporto o di una parte dello stesso a un vettore effettivo, indipendentemente dal fatto che ciò avvenga o meno nell'esercizio di un diritto riconosciutogli nel contratto di trasporto, il vettore rimane comunque responsabile dell'intero trasporto, conformemente alle disposizioni della

presente Convenzione. Tutte le disposizioni della presente Convenzione che disciplinano la responsabilità del vettore si applicano parimenti alla responsabilità del vettore effettivo per il trasporto eseguito da quest'ultimo.

(3) Il vettore è tenuto, in ogni caso, a informare il mittente se affida l'esecuzione del trasporto o di una parte dello stesso a un vettore effettivo.

(4) Ogni accordo con il mittente o il destinatario volto a estendere la responsabilità del vettore conformemente alle disposizioni della presente Convenzione vincola il vettore effettivo soltanto nella misura in cui quest'ultimo l'abbia accettato espressamente e per scritto. Il vettore effettivo può far valere tutte le obiezioni opponibili dal vettore in virtù del contratto di trasporto.

(5) Qualora e per quanto rispondano sia il vettore sia il vettore effettivo, questi ultimi rispondono solidalmente. Nessuna disposizione del presente articolo pregiudica il diritto di regresso fra di essi.

Art. 5 Termine di consegna

Il vettore consegna le merci entro il termine convenuto nel contratto di trasporto o, se non è stato stabilito alcun termine, entro un termine ragionevolmente esigibile da un vettore diligente, tenuto conto delle circostanze del viaggio e di una navigazione senza ostacoli.

Art. 6 Obblighi del mittente

(1) Il mittente è tenuto a pagare gli importi dovuti in virtù del contratto di trasporto.

(2) Prima della consegna delle merci, il mittente fornisce per scritto al vettore le seguenti indicazioni concernenti le merci da trasportare:

- a) dimensioni, numero o peso e coefficiente di stivaggio delle merci;
- b) marche necessarie per l'identificazione delle merci;
- c) natura, caratteristiche e proprietà delle merci;
- d) istruzioni relative al trattamento doganale o amministrativo delle merci;
- e) ulteriori indicazioni necessarie per il documento di trasporto.

Al momento della consegna delle merci, il mittente consegna inoltre al vettore tutti i documenti accompagnatori prescritti.

(3) Qualora la loro natura lo esiga e in considerazione del tipo di trasporto convenuto, il mittente è tenuto a imballare le merci in modo da prevenirne la perdita o il danneggiamento dalla presa in consegna alla consegna da parte del vettore e in modo da non arrecare danno alla nave o ad altre merci. Il mittente deve inoltre, tenuto conto del trasporto convenuto, contrassegnare le merci conformemente alle prescrizioni internazionali o nazionali applicabili o, in assenza di tali prescrizioni, secondo le regole e gli usi generalmente riconosciuti nella navigazione interna.

(4) Fatti salvi gli obblighi che incombono al vettore e per quanto il contratto di trasporto non disponga altrimenti, il mittente deve caricare, stivare e fissare le merci conformemente agli usi della navigazione interna.

Art. 7 Mercii pericolose o inquinanti

(1) Qualora siano trasportate merci pericolose o inquinanti, oltre alle indicazioni previste nell'articolo 6 paragrafo 2, prima della loro consegna il mittente informa chiaramente per scritto il vettore sui pericoli e sui rischi di inquinamento inerenti alle merci nonché sulle precauzioni da adottare.

(2) Se il trasporto delle merci pericolose o inquinanti richiede un'autorizzazione, il mittente trasmette i documenti necessari al più tardi alla consegna delle merci.

(3) Qualora il prosieguo del trasporto, la scaricazione o la consegna delle merci pericolose o inquinanti sia reso impossibile dalla mancanza di un'autorizzazione amministrativa, le spese derivanti dal trasporto di ritorno sono a carico del mittente, se il vettore riporta le merci al porto di caricazione o a un luogo più vicino, dove possono essere scaricate e consegnate o eliminate.

(4) Nell'eventualità di un pericolo immediato per le persone, le cose o l'ambiente, il vettore è autorizzato a scaricare, rendere inoffensive o eliminare le merci, a condizione che tale misura non sia sproporzionata rispetto al pericolo che esse rappresentano, anche se, prima della presa in consegna, è stato informato o era a conoscenza, sulla base di altre informazioni, dei pericoli e dei rischi di inquinamento legati alle merci.

(5) Se il vettore è autorizzato ad adottare provvedimenti ai sensi dei paragrafi 3 o 4, egli ha diritto a un risarcimento per il danno che gliene deriva.

Art. 8 Responsabilità del mittente

(1) Il mittente, anche se non può essergli imputata alcuna colpa, risponde di tutti i danni e di tutte le spese causati al vettore o al vettore effettivo dal fatto che:

- a) le indicazioni o informazioni conformemente agli articoli 6 paragrafo 2 o 7 paragrafo 1 mancano o sono inesatte o incomplete;
- b) le merci pericolose o inquinanti non sono contrassegnate o etichettate conformemente alle prescrizioni internazionali o nazionali applicabili o, in assenza di tali prescrizioni, in conformità di regole e usi generalmente riconosciuti nella navigazione interna;
- c) i necessari documenti accompagnatori mancano o sono inesatti o incompleti.

Il vettore non può appellarsi alla responsabilità del mittente se è dimostrato che l'errore è imputabile al vettore stesso, ai suoi agenti o mandatari. Valgono le stesse condizioni per il vettore effettivo.

(2) Il mittente risponde degli atti e delle omissioni delle persone a cui è ricorso per adempiere i compiti e gli obblighi menzionati negli articoli 6 e 7 come si trattasse di atti e omissioni propri, sempre che queste persone agiscano nell'adempimento delle loro funzioni.

Art. 9 Diritto di recesso del vettore

(1) Il vettore può recedere dal contratto di trasporto se il mittente è venuto meno ai suoi obblighi ai sensi degli articoli 6 paragrafo 2 o 7 paragrafi 1 e 2.

(2) Se il vettore si avvale del suo diritto di recesso, egli può riscaricare le merci a spese del mittente e pretendere, a scelta, il pagamento dei seguenti importi:

- a) un terzo del nolo convenuto, oppure
- b) accanto a eventuali compensi di controstellia, un indennizzo pari all'importo delle spese sostenute e del danno subito, nonché, nel caso in cui il viaggio sia già iniziato, una quota del nolo proporzionale alla parte del viaggio già effettuata.

Art. 10 Consegna delle merci

(1) Impregiudicato l'obbligo del mittente ai sensi dell'articolo 6 paragrafo 1, il destinatario, che dopo l'arrivo delle merci nel luogo di consegna ne chiede la consegna, risponde, conformemente al contratto di trasporto, del nolo e degli altri crediti gravanti le merci, nonché del suo contributo in caso di avaria comune. In assenza di un documento di trasporto o se quest'ultimo non è stato presentato, il destinatario risponde del nolo convenuto con il mittente, se ciò è prassi usuale sul mercato.

(2) La preparazione delle merci per il destinatario conformemente al contratto di trasporto, agli usi commerciali nel settore o alle prescrizioni applicabili nel porto di scaricazione è considerata consegna. È parimenti considerata consegna la rimessa prescritta delle merci a un'autorità o a un terzo.

Capitolo III
Documenti di trasporto**Art. 11** Natura e contenuto

(1) Il vettore prepara, per ogni trasporto di merci disciplinato dalla presente Convenzione, un documento di trasporto; egli allestisce una polizza di carico solo se il mittente lo richiede e se così è stato convenuto prima del carico delle merci o prima della loro presa in consegna in vista del trasporto. L'assenza di un documento di trasporto o il fatto che quest'ultimo sia incompleto non pregiudica la validità del contratto di trasporto.

(2) L'esemplare originale del documento di trasporto è firmato dal vettore, dal conducente della nave o da una persona autorizzata dal vettore. Il vettore può pretendere che il mittente controfirmi l'originale o una sua copia. Le firme possono essere manoscritte, stampate in facsimile, apposte mediante perforazione o stampigliatura, presentarsi sotto forma di simboli o essere riprodotta con qualsiasi altro mezzo meccanico o elettronico, se ciò non è vietato dalla legislazione dello Stato nel quale il documento di trasporto è rilasciato.

(3) Il documento di trasporto attesta, fino a prova contraria, la conclusione e il contenuto del contratto di trasporto, nonché la presa in consegna delle merci da parte

del vettore. In particolare, esso fonda la presunzione che le merci siano state prese in consegna in vista del trasporto come descritte nel documento di trasporto.

(4) Qualora il documento di trasporto sia una polizza di carico, solo quest'ultima è determinante per i rapporti tra vettore e destinatario delle merci. Per i rapporti giuridici tra vettore e mittente rimangono determinanti le condizioni del contratto di trasporto.

(5) Il documento di trasporto contiene, oltre alla sua denominazione, le indicazioni seguenti:

- a) nome, domicilio, sede o luogo di residenza del vettore e del mittente;
- b) il destinatario delle merci;
- c) il nome o il numero della nave, se le merci sono prese a bordo, o la menzione nel documento di trasporto che le merci sono state prese in consegna dal vettore ma non sono state ancora caricate a bordo della nave;
- d) il porto di caricazione o luogo di presa in consegna e il porto di scaricazione o luogo di consegna;
- e) la designazione usuale del tipo di merci e del loro imballaggio e, nel caso di merci pericolose o inquinanti, la loro designazione conformemente alle prescrizioni applicabili o, in loro assenza, la loro designazione generale;
- f) le dimensioni, il numero o il peso nonché le marche di identificazione delle merci caricate a bordo o prese in consegna in vista del trasporto;
- g) l'indicazione, se del caso, che le merci possono o devono essere trasportate in coperta o in stive da carico aperte;
- h) le disposizioni convenute concernenti il nolo;
- i) nel caso di lettere di vettura, l'indicazione se si tratta dell'originale o di una copia; nel caso di polizze di carico, il numero di esemplari originali;
- j) il luogo e il giorno di emissione.

La natura giuridica di un documento di trasporto ai sensi dell'articolo 1 numero 6 della presente Convenzione non è pregiudicata dalla mancanza di una o più indicazioni menzionate nel presente paragrafo.

Art. 12 Iscrizione di riserve nei documenti di trasporto

(1) Il vettore è autorizzato a iscrivere nel documento di trasporto riserve concernenti:

- a) le dimensioni, il numero o il peso delle merci, se vi è motivo di supporre che le indicazioni del mittente siano inesatte o se quest'ultimo non disponeva di mezzi sufficienti per controllare dette indicazioni, in particolare perché le merci non sono state contate, misurate o pesate in sua presenza, come pure perché, senza esplicito accordo, le dimensioni o il peso sono stati determinati mediante stazzatura;

- b) le marche di identificazione, se non sono state apposte in modo chiaro e duraturo sulle merci stesse o, se imballate, sui contenitori o gli imballaggi;
 - c) lo stato apparente delle merci.
- (2) Qualora il vettore ometta di menzionare lo stato apparente delle merci o di esprimere riserve a tale riguardo, si considera che egli abbia annotato nel documento di trasporto che le merci erano apparentemente in buono stato.
- (3) Qualora le merci siano state depositate, conformemente alle indicazioni del documento di trasporto, in un contenitore o in scompartimenti della stiva sigillati da persone diverse dal vettore, dai suoi agenti o mandatari, e qualora né il contenitore né i sigilli siano stati danneggiati prima di raggiungere il porto di scaricazione o luogo di consegna, si presuppone che la perdita o il danneggiamento delle merci non siano sopravvenuti durante il trasporto.

Art. 13 Polizza di carico

- (1) Gli esemplari originali di una polizza di carico costituiscono titoli di credito emessi a nome del destinatario, all'ordine o al portatore.
- (2) Nel luogo di consegna, le merci sono fornite soltanto dietro consegna dell'esemplare originale della polizza di carico presentato per primo; in seguito, su presentazione degli altri esemplari originali, la fornitura delle merci non può più essere esatta.
- (3) Qualora le merci siano prese in consegna dal vettore, la consegna della polizza di carico a una persona legittimata dalla polizza stessa a ricevere le merci ha gli stessi effetti della consegna delle merci per quanto attiene all'acquisizione dei diritti su dette merci.
- (4) Qualora la polizza di carico sia stata trasferita a un terzo, compreso il destinatario, che abbia agito in buona fede basandosi sulla descrizione delle merci figurante nella polizza di carico, nei suoi confronti non è ammessa la prova contraria rispetto alle presunzioni dell'articolo 11 paragrafo 3 e dell'articolo 12 paragrafo 2.

Capitolo IV **Diritto di disporre**

Art. 14 Persona autorizzata a disporre

- (1) Il mittente è autorizzato a disporre delle merci; egli può chiedere in particolare che il vettore interrompa il trasporto delle merci, modifichi il luogo di consegna o consegnerà le merci a un destinatario diverso da quello indicato nel documento di trasporto.
- (2) Il diritto di disporre di cui beneficia il mittente si estingue non appena il destinatario, dopo l'arrivo delle merci nel luogo di consegna previsto, ne chiede la consegna e:

- a) per trasporti accompagnati da una lettera di vettura, non appena l'originale è consegnato al destinatario;
 - b) per trasporti accompagnati da una polizza di carico, non appena il mittente ha consegnato a un'altra persona tutti gli esemplari originali in suo possesso e non ne dispone più.
- (3) Con relativa menzione nella lettera di vettura, il mittente può, al momento dell'emissione della stessa, rinunciare al proprio diritto di disporre a beneficio del destinatario.

Art. 15 Condizioni per l'esercizio del diritto di disporre

Qualora voglia esercitare il suo diritto di disporre, il mittente o, nelle fattispecie dell'articolo 14 paragrafi 2 e 3, il destinatario deve:

- a) nel caso di una polizza di carico, presentare tutti gli esemplari originali prima dell'arrivo delle merci nel luogo di consegna previsto;
- b) per un documento di trasporto diverso da una polizza di carico, presentare detto documento nel quale vanno iscritte le nuove istruzioni all'attenzione del vettore;
- c) rimborsare al trasportatore tutte le spese e ogni danno causato dall'esecuzione delle istruzioni;
- d) pagare l'intero nolo convenuto in occasione di una scaricazione delle merci precedente all'arrivo nel luogo di consegna previsto, sempre che non sia stato pattuito diversamente nel contratto di trasporto.

Capitolo V

Responsabilità del vettore

Art. 16 Responsabilità per danni

(1) Il vettore è responsabile dei danni derivanti dalla perdita o dal danneggiamento delle merci dalla loro presa in consegna in vista del trasporto alla loro consegna o risultanti dall'inosservanza del termine di consegna, sempre che egli non dimostri che il pregiudizio è stato causato da circostanze che un vettore diligente non avrebbe potuto evitare e alle cui conseguenze egli non avrebbe potuto ovviare.

(2) La responsabilità del vettore per danni risultanti dalla perdita o danneggiamento delle merci avvenuti nel periodo precedente alla loro caricazione a bordo o successivo alla loro scaricazione è disciplinata dalla legislazione dello Stato applicabile al contratto di trasporto.

Art. 17 Agenti e mandatari

(1) Il vettore risponde degli atti e delle omissioni dei propri agenti e mandatari, ai quali fa capo in occasione dell'esecuzione del contratto di trasporto, come di atti e omissioni propri, qualora queste persone abbiano agito nell'adempimento delle loro funzioni.

(2) Qualora il trasporto sia eseguito da un vettore effettivo ai sensi dell'articolo 4, il vettore risponde parimenti degli atti e delle omissioni del vettore effettivo e degli agenti e mandatari del vettore effettivo, qualora queste persone abbiano agito nell'adempimento delle loro funzioni.

(3) Qualora un'azione sia intentata contro gli agenti e i mandatari del vettore o del vettore effettivo, queste persone possono rivendicare, se dimostrano di avere agito nell'adempimento delle loro funzioni, le stesse esclusioni della responsabilità e gli stessi limiti di responsabilità che può far valere il vettore o il vettore effettivo ai sensi della presente Convenzione.

(4) Un pilota patentato, designato da un'autorità e non scelto liberamente, non è considerato agente o mandatario ai sensi del paragrafo 1.

Art. 18 Motivi particolari di esclusione della responsabilità

(1) Il vettore e il vettore effettivo sono esonerati dalla responsabilità quando la perdita, il danno o il ritardo è imputabile a una delle circostanze o dei rischi seguenti:

- a) atti od omissioni del mittente, del destinatario o della persona autorizzata a disporre;
- b) manutenzione, caricazione, stivaggio o scaricazione delle merci da parte del mittente o del destinatario o di terzi che agiscono per conto del mittente o del destinatario;
- c) trasporto di merci in coperta o in stive da carico aperte, qualora questo tipo di trasporto sia stato convenuto con il mittente, sia conforme agli usi commerciali nel settore o sia reso necessario dalle prescrizioni vigenti;
- d) natura delle merci esposte completamente o parzialmente a perdita o avaria, segnatamente per rottura, ruggine, deterioramento interno, essiccazione, colatura, normale calo di trasporto (in volume o in peso) o per azione di parassiti o roditori;
- e) assenza o difettosità dell'imballaggio, quando le merci per loro natura sono esposte a perdita o ad avaria in assenza di imballaggio o in caso di imballaggio difettoso;
- f) insufficienza o imperfezione del contrassegno delle merci;
- g) operazioni o tentativi di soccorso o salvataggio su vie navigabili;
- h) trasporto di animali vivi, salvo che il vettore non abbia osservato i provvedimenti convenuti né le istruzioni stabilite nel contratto di trasporto.

(2) Qualora si verifichi un danno, che nella fattispecie potrebbe essere stato causato da una delle circostanze o da uno dei rischi elencati nel paragrafo 1 del presente

articolo, si suppone che tale danno sia dovuto a detta circostanza o detto rischio. Tale supposizione viene a cadere se il danneggiato dimostra che il pregiudizio non risulta, o non risulta esclusivamente, da una delle circostanze o da uno dei rischi elencati al paragrafo 1 del presente articolo.

Art. 19 Calcolo dell'indennità

(1) Qualora il vettore sia responsabile della perdita totale delle merci, l'indennità che egli deve risarcire è pari al valore delle merci nel luogo e nel giorno della consegna secondo il contratto di trasporto. La consegna a una persona diversa dall'avente diritto è considerata come perdita.

(2) Nel caso di perdita parziale o di danneggiamento delle merci, il vettore risponde soltanto dell'ammontare del deprezzamento subito dalle merci.

(3) Il valore delle merci è determinato secondo il valore quotato in borsa o, in mancanza, secondo il prezzo corrente di mercato o, in mancanza di ambedue, secondo il valore usuale di merci della stessa natura e qualità nel luogo di consegna.

(4) Per le merci che, per loro natura, sono soggette a un calo di trasporto, il vettore è responsabile, indipendentemente dalla durata del trasporto, soltanto della parte di calo che supera il normale calo di trasporto (in volume o peso) fissata dalle parti al contratto di trasporto o, in mancanza, dai disciplinamenti o dagli usi commerciali nel settore in vigore nel luogo di consegna.

(5) Le disposizioni del presente articolo non pregiudicano il diritto del vettore concernente il nolo come previsto dal contratto di trasporto o, in mancanza di accordi particolari in merito, dai disciplinamenti nazionali o dagli usi applicabili.

Art. 20 Limiti di responsabilità

(1) Fatto salvo l'articolo 21 e il paragrafo 4 del presente articolo e indipendentemente dall'azione intentata nei suoi confronti, il vettore non risponde in alcun caso di importi che superano le 666,67 unità di conto per ogni collo o altra unità di carico o 2 unità di conto per ogni chilogrammo del peso delle merci perse o danneggiate iscritto nel documento di trasporto, tenuto conto che è applicabile l'ammontare più elevato. Se il collo o l'altra unità di carico è un contenitore e se nel documento di trasporto non è fatta menzione di altri colli o unità di carico riuniti nel contenitore, l'importo di 666,67 unità di conto è sostituito con l'importo di 1500 unità di conto per il contenitore senza le merci ivi stivate e, oltre a ciò, con l'importo di 25 000 unità di conto per le merci ivi contenute.

(2) Se un contenitore, una paletta o qualsiasi dispositivo di trasporto analogo è utilizzato per raggruppare merci, ogni collo o altra unità di carico indicato nel documento di trasporto come incluso nel dispositivo, è considerato come collo o unità di carico. In altri casi, le merci incluse in tale dispositivo sono considerate come una sola unità di carico. Se il dispositivo stesso è stato perso o danneggiato, esso è considerato, qualora non appartenga al vettore o non sia stato fornito dallo stesso, come un'unità di carico distinta.

(3) Per danni causati da ritardi nella consegna il vettore risponde soltanto fino al semplice ammontare del nolo. Tuttavia, il cumulo delle indennità dovute conformemente al paragrafo 1 e al primo periodo del presente paragrafo non può superare il limite applicabile secondo il paragrafo 1 nel caso di perdita totale delle merci per le quali risulta la responsabilità.

(4) I limiti di responsabilità previsti nel paragrafo 1 non si applicano se:

- a) la natura e il valore più elevati delle merci o dei dispositivi di trasporto sono stati menzionati espressamente nel documento di trasporto e se il vettore non ha confutato tali precisazioni, o
- b) se le parti hanno espressamente convenuto limiti di responsabilità superiori.

(5) L'ammontare totale delle indennità dovuto dal vettore, dal vettore effettivo o dai loro agenti o mandatari a titolo di risarcimento non può superare il totale dei limiti di responsabilità previsti dal presente articolo.

Art. 21 Decadenza del diritto di limitare la responsabilità

(1) Il vettore o il vettore effettivo non possono avvalersi dell'esclusione dalla responsabilità o delle limitazioni della stessa previsti dalla presente Convenzione se è provato che il danno è stato causato dal medesimo vettore o vettore effettivo mediante un atto o un'omissione commesso nell'intento di provocare tale danno oppure temerariamente con la consapevolezza che ne sarebbe probabilmente risultato un danno.

(2) Allo stesso modo, gli agenti e i mandatari che agiscono per conto del vettore o del vettore effettivo non possono fare valere l'esclusione dalla responsabilità o le limitazioni della medesima previsti dalla presente Convenzione o nel contratto di trasporto, se è provato che essi hanno causato il danno secondo le modalità descritte nel paragrafo 1.

Art. 22 Applicazione dell'esclusione dalla responsabilità e dei limiti di responsabilità

L'esclusione dalla responsabilità e le limitazioni di responsabilità previsti dalla presente Convenzione o nel contratto di trasporto sono applicabili a qualsiasi azione per perdita, danni o ritardi nella consegna delle merci che sono oggetto del contratto di trasporto, indipendentemente se l'azione è fondata sulla responsabilità delittuale o contrattuale o su qualsiasi altro motivo giuridico.

Capitolo VI **Termini per l'esercizio di diritti**

Art. 23 Notificazione del danno

(1) L'accettazione senza riserve delle merci da parte del destinatario fa presumere che il vettore abbia consegnato le merci nello stato e nella quantità in cui gli sono state consegnate per il trasporto.

(2) Il vettore e il destinatario possono esigere che lo stato e la quantità delle merci siano constatati al momento della consegna in presenza di entrambe le parti.

(3) Se la perdita o i danni alle merci sono visibili esteriormente, ogni riserva del destinatario, sempre che la constatazione dello stato delle merci del destinatario e quella del vettore siano in contraddizione, è formulata per scritto con l'indicazione della natura generale del danno, al più tardi al momento della consegna.

(4) Se la perdita e i danni alle merci non sono visibili esteriormente, qualsiasi riserva del destinatario dev'essere espressa per scritto con l'indicazione della natura generale del danno, al più tardi entro un termine di 7 giorni consecutivi a partire dal momento della consegna; la parte lesa deve provare nella fattispecie che il danno è stato causato durante il periodo in cui dette merci erano in custodia del vettore.

(5) Per danni dovuti a un ritardo nella consegna non è dovuto alcun risarcimento, salvo che il destinatario possa dimostrare di aver informato il vettore del ritardo nei 21 giorni consecutivi successivi alla consegna delle merci e che la notificazione sia giunta al vettore.

Art. 24 Prescrizione

(1) Le pretese di risarcimento derivanti da un contratto disciplinato dalla presente Convenzione si prescrivono nel termine di un anno a contare dal giorno in cui le merci sono state o avrebbero dovuto essere consegnate al destinatario. Il giorno d'inizio della prescrizione non è computato.

(2) La persona contro cui è stata intentata un'azione può in ogni momento, durante il termine di prescrizione, prorogare detto termine indirizzando una dichiarazione scritta alla parte lesa. Questo termine può essere ulteriormente prorogato con una o più dichiarazioni.

(3) La sospensione e l'interruzione della prescrizione sono disciplinate dalla legislazione dello Stato applicabile al contratto di trasporto. La notificazione di una pretesa di risarcimento in una procedura di ripartizione volta a limitare la responsabilità per tutte le pretese derivanti da un evento dannoso interrompe la prescrizione.

(4) La persona ritenuta responsabile secondo la presente Convenzione può esercitare in giudizio il diritto di regresso anche dopo lo scadere del termine di prescrizione previsto nei paragrafi 1 e 2 del presente articolo, se l'azione è intentata entro 90 giorni dalla data in cui la persona che promuove l'azione di regresso ha soddisfatto la pretesa o ha ricevuto il reclamo o se l'azione è promossa entro un termine più lungo previsto dalla legislazione dello Stato nel quale la procedura è intentata.

(5) Le pretese prescritte non possono essere fatte valere sotto forma di domanda riconvenzionale o di eccezione.

Capitolo VII

Limiti della libertà contrattuale

Art. 25 Patti nulli

(1) Qualsiasi accordo contrattuale volto a escludere, a limitare o, fatte salve le disposizioni dell'articolo 20 paragrafo 4, ad aggravare la responsabilità del vettore, del vettore effettivo o dei loro agenti o mandatari ai sensi della presente Convenzione, a invertire l'onere della prova o a ridurre i termini di ricorso e di prescrizione previsti negli articoli 23 e 24, è considerato nullo. Ogni clausola stipulata allo scopo di cedere al vettore il beneficio dell'assicurazione delle merci è parimenti considerata nulla.

(2) Nonostante le disposizioni del paragrafo 1 del presente articolo e senza pregiudizio dell'articolo 21, sono lecite le disposizioni contrattuali che stabiliscono che il vettore o il vettore effettivo non rispondono dei danni causati:

- a) da un atto o un'omissione commesso dal conducente, dal pilota o da qualsiasi altra persona al servizio della nave o del rimorchiatore a spinta o del rimorchiatore in occasione della direzione nautica, della formazione o dello scioglimento di un convoglio spinto o rimorchiato, a condizione che il vettore adempia i suoi obblighi nei confronti dell'equipaggio previsti nell'articolo 3 paragrafo 3, sempre che l'atto o l'omissione non sia commesso nell'intento di provocare tale danno o temerariamente con la consapevolezza che ne sarebbe probabilmente risultato un danno;
- b) dal fuoco o da un'esplosione a bordo della nave senza che sia dimostrato che il fuoco o l'esplosione sia dovuto a un errore imputabile al vettore, al vettore effettivo o ai loro agenti o mandatari o a un difetto della nave;
- c) da difetti della propria nave o da una nave presa a noleggio o in appalto esistenti prima del viaggio, se egli dimostra che nonostante la dovuta diligenza non era possibile rilevarli prima della partenza.

Capitolo VIII

Disposizioni complementari

Art. 26 Avaria comune

La presente Convenzione non pregiudica l'applicazione delle disposizioni del contratto di trasporto o del diritto interno concernenti il calcolo dell'ammontare dei danni e dei contributi obbligatori nell'eventualità di un'avaria comune.

Art. 27 Altre disposizioni applicabili e danni nucleari

(1) La presente Convenzione non pregiudica i diritti e gli obblighi del vettore derivanti da convenzioni internazionali o da disposizioni del diritto interno concernenti la limitazione della responsabilità dei proprietari di navi della navigazione interna o marittima.

(2) Il vettore è liberato dalla responsabilità, secondo la presente Convenzione, per un danno causato da un evento nucleare se il titolare di un impianto nucleare o un'altra persona autorizzata risponde di detto danno in virtù delle leggi e prescrizioni di uno Stato in materia di responsabilità nel settore dell'energia nucleare.

Art. 28 Unità di conto

L'unità di conto di cui all'articolo 20 della presente Convenzione è il diritto speciale di prelievo definito dal Fondo Monetario Internazionale. Gli importi menzionati nell'articolo 20 sono convertiti nella valuta nazionale dello Stato conformemente al valore di tale valuta alla data della sentenza o alla data convenuta dalle parti. Il valore della valuta nazionale di uno Stato Parte rispetto al diritto speciale di prelievo è calcolato secondo il metodo di valutazione applicato effettivamente dal Fondo Monetario Internazionale alla data in questione per le sue operazioni e transazioni.

Art. 29 Disposizioni nazionali complementari

(1) In assenza di disposizioni della presente Convenzione, il contratto di trasporto è disciplinato dalla legislazione dello Stato scelto dalle parti.

(2) In mancanza di una scelta, il diritto applicabile è quello dello Stato con il quale il contratto di trasporto presenta i legami più stretti.

(3) Si presume che il contratto di trasporto presenti i legami più stretti con lo Stato nel quale, alla conclusione del contratto, è situato lo stabilimento principale del vettore, sempreché nel medesimo Stato si trovi anche il porto di caricazione o luogo di presa in consegna, il porto di scaricazione o luogo di consegna o lo stabilimento principale del mittente. Se il vettore non ha stabilimenti a terra e se ha concluso il contratto di trasporto a bordo della sua nave, si presume che il contratto presenti i legami più stretti con lo Stato nel quale la nave è registrata o di cui batte bandiera, sempre che il porto di caricazione o luogo di presa in consegna, il porto di scaricazione o luogo di consegna o lo stabilimento principale del mittente si trovi parimenti in questo Stato.

(4) Il diritto dello Stato nel quale le merci si trovano disciplina la garanzia reale di cui beneficia il vettore per le pretese di cui all'articolo 10 paragrafo 1.

Capitolo IX **Dichiarazioni concernenti il campo d'applicazione**

Art. 30 Trasporti su determinate vie navigabili

(1) Ogni Stato può dichiarare, al momento della firma, ratifica, accettazione, approvazione o adesione della presente Convenzione, di non volerla applicare ai contratti relativi a trasporti effettuati su determinate vie navigabili del proprio territorio, che non sono soggette a un regime internazionale di navigazione e che non rappresentano un collegamento fra vie navigabili internazionali. Tale dichiarazione non può tuttavia menzionare la totalità delle principali vie navigabili dello Stato interessato.

(2) Se il contratto di trasporto ha per oggetto il trasporto di merci senza trasbordo effettuato sia su vie navigabili non indicate nella dichiarazione menzionata nel paragrafo 1 del presente articolo sia su vie navigabili indicate in suddetta dichiarazione, la presente Convenzione è parimenti applicabile al contratto in questione ad eccezione che la distanza da percorrere su queste ultime costituisca il tratto più lungo.

(3) Qualora una dichiarazione sia redatta conformemente al paragrafo 1, qualsiasi altro Stato contraente può parimenti dichiarare di non applicare le disposizioni della presente Convenzione ai contratti indicati in suddetta dichiarazione. La dichiarazione conformemente al presente paragrafo ha effetto al momento dell'entrata in vigore della Convenzione per lo Stato che ha consegnato una dichiarazione in conformità del paragrafo 1, ma al più presto al momento dell'entrata in vigore della Convenzione per lo Stato che ha consegnato una dichiarazione conformemente al presente paragrafo.

(4) Le dichiarazioni di cui ai paragrafi 1 e 3 possono essere ritirate in ogni momento, completamente o in parte, mediante notificazione al depositario, indicando la data alla quale cessano di avere effetto. Il ritiro di queste dichiarazioni non influisce sui contratti già conclusi.

Art. 31 Trasporti nazionali o gratuiti

Ogni Stato può dichiarare, al momento della firma, ratifica, accettazione, approvazione della presente Convenzione o adesione alla stessa o in qualsiasi momento successivo, di applicarla parimenti:

- a) ai contratti di trasporto secondo i quali il porto di caricazione o luogo di presa in consegna e il porto di scaricazione o luogo di consegna sono situati sul proprio territorio;
- b) in deroga all'articolo 1 numero 1, a trasporti gratuiti.

Art. 32 Prescrizioni regionali relative alla responsabilità

(1) Ogni Stato può dichiarare, al momento della firma, ratifica, accettazione, approvazione della presente Convenzione o adesione alla stessa o in qualsiasi momento successivo, che per i trasporti di merci effettuati tra i porti di caricazione o luoghi di presa in consegna e i porti di scaricazione o luoghi di consegna situati entrambi sul proprio territorio oppure gli uni sul proprio territorio e gli altri sul territorio di uno Stato che ha consegnato la stessa dichiarazione, il vettore non risponde dei danni causati da un atto o un'omissione commesso dal conducente, dal pilota o da qualsiasi altra persona al servizio della nave, di un rimorchiatore a spinta o di un rimorchiatore in occasione della direzione nautica o della formazione o dello scioglimento di un convoglio spinto o rimorchiato, a condizione che il vettore adempia i suoi obblighi nei confronti dell'equipaggio previsti nell'articolo 3 paragrafo 3, sempre che l'atto o l'omissione non sia commesso nell'intento di causare tale danno o temerariamente con la consapevolezza che ne sarebbe probabilmente risultato un danno.

(2) La disposizione relativa alla responsabilità conformemente al paragrafo 1 entra in vigore tra due Stati contraenti al momento dell'entrata in vigore della presente

Convenzione per il secondo Stato che ha consegnato la stessa dichiarazione. Se uno Stato consegna tale dichiarazione dopo l'entrata in vigore della Convenzione per quanto gli attiene, la disposizione relativa alla responsabilità di cui al paragrafo 1 entra in vigore il primo giorno del mese seguente un periodo di tre mesi dalla notificazione della dichiarazione al depositario. La disposizione relativa alla responsabilità è applicabile unicamente ai contratti di trasporto conclusi dopo la sua entrata in vigore.

(3) Una dichiarazione consegnata conformemente al paragrafo 1 può essere ritirata in qualsiasi momento mediante notificazione al depositario. In caso di ritiro, la disposizione relativa alla responsabilità prevista nel paragrafo 1 cessa di avere effetto il primo giorno del mese successivo alla notificazione o in un momento successivo indicato nella notificazione. Il ritiro non si ripercuote sui contratti di trasporto firmati prima che la disposizione relativa alla responsabilità abbia cessato di avere effetto.

Capitolo X

Disposizioni finali

Art. 33 Firma, ratifica, accettazione, approvazione, adesione

(1) La presente Convenzione è aperta alla firma di tutti gli Stati presso la sede del depositario durante un anno. Il termine per la firma inizia a decorrere il giorno in cui il depositario accerta che tutti i testi autentici della Convenzione sono disponibili.

(2) Ogni Stato può diventare parte contraente della presente Convenzione:

- a) firmandola senza riserva di ratifica, accettazione o approvazione;
- b) firmandola con riserva di ratifica, accettazione o approvazione successiva e ratificandola, accettandola e approvandola in un secondo tempo;
- c) aderendovi alla scadenza del termine per la firma.

(3) Gli strumenti di ratifica, accettazione, approvazione o adesione sono depositati presso il depositario.

Art. 34 Entrata in vigore

(1) La presente Convenzione entra in vigore il primo giorno del mese successivo a un periodo di tre mesi dalla data in cui cinque Stati hanno firmato la presente Convenzione senza riserva di ratifica, accettazione o approvazione, o hanno depositato il loro strumenti di ratifica, accettazione o approvazione o adesione presso il depositario.

(2) Per lo Stato che firma la presente Convenzione senza riserva di ratifica, accettazione o approvazione o che deposita gli strumenti di ratifica, accettazione, approvazione o adesione presso il depositario dopo l'entrata in vigore della presente Convenzione, quest'ultima entra in vigore il primo giorno del mese successivo a un periodo di tre mesi dalla firma senza riserva di ratifica, accettazione o approvazione

oppure dopo il deposito degli strumenti di ratifica, accettazione, approvazione o adesione.

Art. 35 Denuncia

- (1) La presente Convenzione può essere denunciata da una parte contraente allo scadere del termine di un anno dalla sua entrata in vigore per detto Stato.
- (2) La notificazione di denuncia è depositata presso il depositario.
- (3) La denuncia ha effetto il primo giorno del mese successivo alla scadenza del periodo di un anno dalla data del deposito della notificazione di denuncia o a un periodo più lungo indicato nella notificazione di denuncia.

Art. 36 Revisione e modifica

Il depositario convoca una conferenza degli Stati contraenti per rivedere o modificare la presente Convenzione su richiesta di almeno un terzo degli Stati contraenti.

Art. 37 Modifica dei limiti di responsabilità e dell'unità di conto

- (1) Fatto salvo l'articolo 36, qualora venga sottoposta una proposta tendente a modificare gli importi fissati nell'articolo 20 paragrafo 1 o sostituire con un'altra unità l'unità di conto definita nell'articolo 28, il depositario, su richiesta di almeno un quarto degli Stati contraenti della presente Convenzione, sottopone detta proposta a tutti i membri della Commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa, della Commissione centrale per la navigazione sul Reno e della Commissione per il Danubio, nonché a tutti gli Stati contraenti e convoca una conferenza con il solo scopo di rivedere gli importi fissati nell'articolo 20 paragrafo 1 o di sostituire con un'altra unità l'unità definita nell'articolo 28.
- (2) La conferenza è convocata al più presto dopo sei mesi dal giorno della trasmissione della proposta.
- (3) Tutti gli Stati contraenti della Convenzione hanno il diritto di partecipare alla conferenza, indipendentemente dalla loro appartenenza alle organizzazioni menzionate nel paragrafo 1.
- (4) Gli emendamenti sono adottati alla maggioranza dei due terzi degli Stati contraenti della Convenzione presenti alla conferenza e votanti, a condizione che al momento del voto sia presente almeno la metà degli Stati contraenti della Convenzione.
- (5) In occasione della deliberazione concernente l'emendamento degli importi indicati nell'articolo 20 paragrafo 1, la conferenza tiene conto dell'esperienza acquisita in materia di eventi dannosi e, in particolare, dell'ammontare dei danni che ne risultano, delle fluttuazioni del valore monetario e dell'influenza dell'emendamento proposto sui costi assicurativi.
- (6) a) Un emendamento degli importi conformemente al presente articolo può intervenire al più presto dopo un periodo di cinque anni dalla data di apertura della presente Convenzione alla firma e al più presto dopo un periodo di

cinque anni dall'entrata in vigore di un emendamento anteriore adottato in virtù del presente articolo.

- b) Un importo non può essere aumentato in modo da eccedere un importo corrispondente al limite di responsabilità fissato nella presente Convenzione, maggiorato del 6 per cento all'anno, calcolato secondo il principio dell'interesse composto dal giorno dell'apertura alla firma della presente Convenzione.
- c) Un importo non può essere aumentato in modo da eccedere un importo corrispondente al triplo del limite di responsabilità fissato nella presente Convenzione.

(7) Il depositario notifica a tutti gli Stati contraenti ogni emendamento adottato conformemente al paragrafo 4 del presente articolo. L'emendamento si ritiene accettato alla scadenza di un termine di diciotto mesi dalla data della sua notificazione, salvo che durante detto periodo almeno un quarto degli Stati, che al momento della decisione relativa all'emendamento erano Stati contraenti, comunichi al depositario che non l'accettano; in tal caso l'emendamento è respinto e non entra in vigore.

(8) Un emendamento che si ritiene accettato conformemente al paragrafo 7 entra in vigore diciotto mesi dopo la sua accettazione.

(9) Tutti gli Stati contraenti sono vincolati dall'emendamento, salvo che denuncino la presente Convenzione, conformemente all'articolo 35, al più tardi sei mesi prima dell'entrata in vigore di tale emendamento. La denuncia ha effetto nel momento in cui l'emendamento entra in vigore.

(10) Se un emendamento è stato adottato ma il termine di accettazione di diciotto mesi non è ancora scaduto, ogni Stato che diventa Stato contraente nel corso di detto periodo è vincolato da tale emendamento se quest'ultimo entra in vigore. Uno Stato che diventa Stato contraente allo spirare di questo termine è vincolato da ogni emendamento che sia stato accettato conformemente al paragrafo 7. Nei casi contemplati dal presente paragrafo, uno Stato è vincolato da un emendamento a partire dalla data di entrata in vigore dell'emendamento o dalla data di entrata in vigore della presente Convenzione per tale Stato, se quest'ultima data è posteriore.

Art. 38 Depositario

(1) La presente Convenzione è depositata presso il Governo della Repubblica di Ungheria.

(2) Il depositario:

- a) comunica a tutti gli Stati che hanno partecipato alla Conferenza diplomatica per l'adozione della Convenzione di Budapest concernente il contratto di trasporto di merci per navigazione interna la presente Convenzione nella versione ufficiale che non era ancora disponibile in occasione della Conferenza per la sua verifica;
- b) informa tutti gli Stati citati nella lettera a) di ogni proposta di emendamento al testo comunicato conformemente alla lettera a);

- c) attesta la data in cui tutte le versioni ufficiali della presente Convenzione sono rese conformi e da considerare autentiche;
- d) comunica a tutti gli Stati menzionati nella lettera a) la data attestata conformemente alla lettera c);
- e) consegna a tutti gli Stati invitati alla Conferenza diplomatica per l'adozione della Convenzione di Budapest concernente il contratto di trasporto di merci per navigazione interna e agli Stati che hanno firmato la presente Convenzione o che vi hanno aderito successivamente, le copie certificate conformi della presente Convenzione;
- f) informa tutti gli Stati che hanno firmato la presente Convenzione o che vi hanno aderito:
 - i) di ogni nuova firma, notificazione o dichiarazione, nonché della data della firma, notificazione o dichiarazione,
 - ii) della data di entrata in vigore della presente Convenzione,
 - iii) di ogni denuncia della presente Convenzione nonché della data in cui la denuncia ha effetto,
 - iv) di ogni emendamento adottato conformemente agli articoli 36 e 37 della presente Convenzione con l'indicazione della data di entrata in vigore,
 - v) di ogni comunicazione prevista da qualunque disposizione della presente Convenzione.

(3) In seguito all'entrata in vigore della presente Convenzione, il depositario ne trasmette copia certificata conforme al Segretariato dell'Organizzazione delle Nazioni Unite per la sua registrazione e pubblicazione conformemente all'articolo 102 dello Statuto delle Nazioni Unite³.

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

Fatto a Budapest il 22 giugno 2001 in un solo esemplare originale, nelle lingue tedesca, inglese, francese, olandese e russa, tutti i testi facenti parimenti fede.

(Seguono le firme)

³ RS 0.120

Campo d'applicazione il 1° dicembre 2008⁴

Stati partecipanti	Ratifica Adesione (A)		Entrata in vigore	
Belgio	5 agosto	2008	1° dicembre	2008
Bulgaria	19 aprile	2006	1° agosto	2006
Ceca, Repubblica	14 novembre	2005	1° marzo	2006
Croazia	7 dicembre	2004	1° aprile	2005
Francia	11 maggio	2007	1° settembre	2007
Germania	10 luglio	2007	1° novembre	2007
Lussemburgo	25 maggio	2004	1° aprile	2005
Moldova	21 aprile	2008	1° agosto	2008
Paesi Bassi	20 giugno	2006	1° ottobre	2006
Romania	3 aprile	2004	1° aprile	2005
Russia	11 aprile	2007 A	1° agosto	2007
Slovacchia	27 novembre	2007	1° marzo	2008
Svizzera*	13 maggio	2004	1° aprile	2005
Ungheria*	7 maggio	2002	1° aprile	2005

* Riserve e dichiarazioni.

Le riserve e dichiarazioni, ad eccezione di quelle della Svizzera, non sono pubblicate nella RU. I testi inglesi si possono ottenere presso la Direzione del diritto internazionale pubblico (DDIP), Sezione trattati internazionali, 3003 Berna.

Dichiarazione

Svizzera

Dichiarazione relativa all'articolo 30 capoverso 1

La Svizzera non applica la Convenzione alle proprie acque navigabili, comprese le acque frontaliere ad eccezione del Reno, dalla frontiera svizzera a Rheinfelden.

Dichiarazione relativa all'articolo 31 lettera a

La Svizzera applica la Convenzione anche ai trasporti di merci sul Reno tra la frontiera svizzera e Rheinfelden.

⁴ Una versione aggiornata del campo d'applicazione è pubblicata sul sito Internet del DFAE (<http://www.dfae.admin.ch/trattati>).

