

Convenzione d'Atene del 1974 relativa al trasporto per mare di passeggeri e dei loro bagagli

Gli Stati parti della presente Convenzione,

avendo riconosciuto l'utilità di stabilire di comune accordo certe regole in materia di trasporto per mare di passeggeri e dei loro bagagli,

*hanno deciso di concludere una convenzione a questo scopo e, di conseguenza,
hanno convenuto quanto segue:*

Art. 1 Definizione

Nella presente Convenzione i termini seguenti sono utilizzati nel senso sotto indicato:

1. a) «vettore» significa una persona dalla quale o per conto della quale è stato concluso un contratto di trasporto, indipendentemente dal fatto che il trasporto sia eseguito effettivamente da essa o da un vettore sostituito;
- b) «vettore sostituito» significa una persona diversa dal vettore, sia essa il proprietario, il noleggiatore o l'armatore della nave, che esegue effettivamente la totalità o parte del trasporto;
2. «contratto di trasporto» significa un contratto concluso da un vettore o per conto di un vettore per il trasporto per mare di un passeggero o, secondo il caso, di un passeggero e dei suoi bagagli;
3. «nave» significa unicamente un bastimento che viaggia sul mare, con esclusione di qualsiasi veicolo a cuscino d'aria;
4. «passeggero» significa qualsiasi persona trasportata su di una nave
 - a) in virtù di un contratto di trasporto, o
 - b) che, con il consenso del vettore, accompagna un veicolo o animali vivi oggetto di un contratto di trasporto di merci non regolato dalla presente Convenzione;

RU 1988 1144; FF 1986 II 566

¹ Il testo originale è pubblicato sotto lo stesso numero nell'ediz. franc. della presente Raccolta.

5. «bagagli» significa qualsiasi oggetto o veicolo trasportato dal vettore in virtù di un contratto di trasporto, eccettuati:

- a) gli oggetti o veicoli trasportati in virtù di un contratto di noleggio, di una polizza di carico o di un contratto concernente a titolo principale il trasporto di merci, e
- b) gli animali vivi;

6. «bagagli di cabina» significa i bagagli che il passeggero ha nella propria cabina o di cui ha il possesso, la custodia o il controllo. Salvo che ai fini dell'applicazione del paragrafo 8 del presente articolo, i bagagli di cabina comprendono i bagagli che il passeggero ha nel suo veicolo o su di esso;

7. «perdita o danni subiti dai bagagli» include anche il danno materiale risultante dal fatto che i bagagli non siano stati restituiti al passeggero in un termine ragionevole dal momento dell'arrivo della nave sulla quale i bagagli sono stati trasportati o avrebbero dovuto esserlo, ma non comprende i ritardi dovuti a conflitti di lavoro;

8. «trasporto» comprende i periodi seguenti:

- a) per quanto concerne il passeggero e/o i suoi bagagli di cabina, il periodo di tempo durante il quale il passeggero e i suoi bagagli si trovano a bordo della nave o durante l'imbarco o lo sbarco, e il periodo di tempo durante il quale essi sono trasportati per via d'acqua dalla banchina alla nave o viceversa, se il prezzo di tale trasporto è compreso in quello del biglietto o se il mezzo adibito a tale trasporto accessorio è stato messo a disposizione dal vettore. Tuttavia, il trasporto non comprende, per quanto concerne il passeggero, il periodo di tempo durante il quale egli si trova in una stazione marittima o su di una banchina od altra installazione portuale;
- b) per quanto concerne i bagagli di cabina, anche il periodo durante il quale il passeggero si trova in una stazione marittima o su di una banchina od altra installazione portuale, se tali bagagli sono stati presi in consegna dal vettore o dai suoi ausiliari e non sono ancora stati restituiti al passeggero;
- c) per quanto concerne gli altri bagagli, ossia quelli che non sono bagagli di cabina, il periodo di tempo compreso tra il momento in cui sono presi in consegna dal vettore o da un suo ausiliario, a terra o a bordo, e il momento in cui sono stati restituiti dal vettore o da un suo ausiliario;

9. «trasporto internazionale» significa ogni trasporto il cui luogo di partenza e quello di destinazione sono, secondo il contratto di trasporto, situati in due Stati differenti o in un solo Stato se, secondo il contratto di trasporto o l'itinerario previsto, vi è un porto di scalo intermedio in un altro Stato;

10. «Organizzazione» significa l'Organizzazione intergovernativa consultiva per la navigazione marittima.

Art. 2 Ambito d'applicazione

1. La presente Convenzione si applica a qualsiasi trasporto internazionale se:
 - a) la nave batte bandiera di uno Stato parte della presente Convenzione od è immatricolata in tale Stato, o
 - b) il contratto di trasporto è stato concluso in uno Stato parte della presente Convenzione, o
 - c) secondo il contratto di trasporto, il luogo di partenza o di destinazione si trova in uno Stato parte della presente Convenzione.
2. Malgrado le disposizioni del paragrafo 1 del presente articolo, la presente Convenzione non si applica se il trasporto è soggetto ad un regime di responsabilità civile previsto dalle disposizioni di un'altra convenzione internazionale sul trasporto di passeggeri o dei bagagli mediante un modo di trasporto differente, nella misura in cui tali disposizioni devono essere applicate al trasporto per mare.

Art. 3 Responsabilità del vettore

1. Il vettore è responsabile del danno risultante dalla morte o dalle lesioni personali di un passeggero e della perdita o dei danni subiti dai bagagli se l'evento che ha causato il pregiudizio ha avuto luogo nel corso del trasporto ed è imputabile a colpa o negligenza del vettore o dei suoi ausiliari nell'esercizio delle loro funzioni.
2. La prova che l'evento che ha causato il pregiudizio ha avuto luogo nel corso del trasporto, come pure la prova dell'estensione del pregiudizio, incombono alla parte interessata.
3. La colpa o la negligenza del vettore e dei suoi ausiliari nell'esercizio delle loro funzioni è presunta, fino a prova contraria, se la morte o le lesioni personali del passeggero o la perdita o i danni subiti dai bagagli di cabina risultano direttamente o indirettamente da naufragio, abbordaggio, incagliamento, esplosione, incendio o difetto della nave. Per quanto concerne la perdita o i danni subiti dagli altri bagagli, la colpa o la negligenza di cui trattasi è presunta, salvo prova contraria, indipendentemente dall'evento che li ha causati. In tutti gli altri casi, la prova della colpa o della negligenza incombe alla parte interessata.

Art. 4 Vettore sostituito

1. Se l'intero trasporto, o parte di esso, è stato affidato a un vettore sostituito, il vettore rimane nondimeno responsabile ai sensi della presente Convenzione per l'intero trasporto. Inoltre, il vettore sostituito e i suoi ausiliari sono soggetti alle disposizioni della presente Convenzione e possono prevalersene per la parte del trasporto da essi effettuata.
2. Il vettore è, per quanto concerne il trasporto effettuato dal vettore sostituito, responsabile degli atti e delle omissioni del vettore sostituito e dei suoi ausiliari nell'esercizio delle loro funzioni.

3. Ogni accordo speciale in virtù del quale il vettore assume obblighi non impostigli dalla presente Convenzione o rinuncia a diritti conferitigli dalla presente Convenzione ha effetto nei confronti del vettore sostituito se questi vi ha consentito espressamente e per iscritto.

4. Se il vettore e il vettore sostituito sono responsabili, la loro responsabilità è solidale nella misura in cui sono responsabili.

5. Nessuna disposizione del presente articolo può limitare il diritto di regresso del vettore e del vettore sostituito.

Art. 5 Beni di valore

Il vettore non risponde in caso di perdita o di danni subiti da denaro contante, titoli negoziabili, oro, argento, gioielli, preziosi, oggetti d'arte od altri beni di valore, salvo che tali beni siano stati depositati presso il vettore e che questi abbia convenuto di custodirli in luogo sicuro; in tal caso il vettore è responsabile fino a concorrenza del limite fissato nel paragrafo 3 dell'articolo 8, salvo che un limite superiore sia stato determinato di comune intesa conformemente al paragrafo 1 dell'articolo 10.

Art. 6 Colpa del passeggero

Se il vettore dimostra che la morte o le lesioni personali del passeggero, la perdita o i danni subiti dai suoi bagagli sono dovuti, direttamente o indirettamente, a colpa o a negligenza del passeggero, il tribunale adito può, conformemente alle disposizioni della propria legge, escludere o attenuare la responsabilità del vettore.

Art. 7 Limiti di responsabilità in caso di lesioni personali

1. La responsabilità del vettore derivante dalla morte o da lesioni personali di un passeggero è limitata, in ogni caso, a 46 666 unità di conto per trasporto. Se, secondo la legge del tribunale adito, l'indennità può essere accordata sotto forma di rendita, il capitale della rendita non può eccedere tale limite.³

2. Nonostante le disposizioni del paragrafo 1 del presente articolo, la legislazione nazionale di ogni Stato parte della presente Convenzione può fissare per i vettori suoi cittadini un limite più elevato di responsabilità per ogni passeggero.

Art. 8⁴ Limite di responsabilità in caso di perdita o di danni subiti dai bagagli

1. La responsabilità del vettore derivante da perdita o danni subiti dai bagagli di cabina è limitata, in ogni caso, a 833 unità di conto per passeggero e per trasporto.

³ Nuovo testo giusta l'art. II n. 1 del prot. del 19 nov. 1976 in vigore dal 30 aprile 1989 (RS 0.747.356.11)

⁴ Nuovo testo giusta l'art. II n. 2 del prot. del 19 nov. 1976 in vigore dal 30 aprile 1989 (RS 0.749.356.11)

2. La responsabilità del vettore derivante da perdita o danni subiti dai veicoli, ivi compresi tutti i bagagli trasportati nel veicolo o su di esso, è limitata, in ogni caso, a 3333 unità di conto per veicolo e per trasporto.

3. La responsabilità del vettore derivante da perdita o danni subiti dai bagagli diversi da quelli contemplati nei paragrafi 1 e 2 del presente articolo, è limitata, in ogni caso, a 1200 unità di conto per passeggero e per trasporto.

4. Il vettore e il passeggero possono convenire che dall'importo per cui è responsabile il vettore sia dedotta una franchigia non eccedente 117 unità di conto in caso di danni causati a un veicolo e 13 unità di conto per passeggero un caso di perdita o di danni subiti da altri bagagli. Tale ammontare va dedotto dall'importo della perdita o del danno.

Art. 9⁵ Unità di conto o unità monetaria e conversione

1. L'unità di conto menzionata nella presente Convenzione è il Diritto di prelievo speciale quale definito dal Fondo monetario internazionale. Gli importi di cui agli articoli 7 e 8 sono convertiti nella moneta nazionale dello Stato a cui appartiene il tribunale adito, in base al valore di detta moneta alla data della sentenza o alla data adottata di comune accordo dalle parti. Il valore in Diritto di prelievo speciale della moneta nazionale di uno Stato membro del Fondo monetario internazionale è calcolato secondo il metodo di valutazione applicato dal Fondo monetario internazionale alla data in questione per le sue operazioni e transazioni. Il valore in Diritto di prelievo speciale della moneta nazionale di uno Stato non membro del Fondo monetario internazionale è calcolato secondo quanto stabilito da detto Stato.

2. Tuttavia, uno Stato non membro del Fondo monetario internazionale o la cui legislazione non permetta di applicare le disposizioni del paragrafo 1 del presente articolo può, al momento della ratifica o dell'adesione, o in qualunque altro momento successivo, dichiarare che i limiti della responsabilità previsti nella presente Convenzione e applicabili sul suo territorio sono fissati nel modo seguente:

- a) per quanto concerne il paragrafo 1 dell'articolo 7, 700 000 unità monetarie;
- b) per quanto concerne il paragrafo 1 dell'articolo 8, 12 500 unità monetarie;
- c) per quanto concerne il paragrafo 2 dell'articolo 8, 50 000 unità monetarie;
- d) per quanto concerne il paragrafo 3 dell'articolo 8, 18 000 unità monetarie;
- e) per quanto concerne il paragrafo 4 dell'articolo 8, la franchigia non eccederà 1750 unità monetarie in caso di danni causati a un veicolo e 200 unità monetarie per passeggero in caso di perdita o di danni subiti da altri bagagli.

L'unità monetaria di cui al presente paragrafo corrisponde a 65,5 milligrammi di oro al titolo di 900 millesimi di fino. La conversione in moneta nazionale degli importi indicati nel presente paragrafo è effettuata conformemente alla legislazione dello Stato interessato.

⁵ Nuovo testo giusta l'art II. n. 3 del prot. del 19 nov. 1976 in vigore dal 30 aprile 1989 (RS 0.747.356.11)

3. Il calcolo menzionato nell'ultimo periodo del paragrafo 1 e la conversione di cui al paragrafo 2 devono essere effettuati, per quanto possibile, in modo da tradurre in moneta nazionale dello Stato lo stesso valore reale di quello espresso in unità di conto negli articoli 7 e 8. Al momento del deposito di uno strumento di cui all'articolo III 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, gli Stati contraenti comunicano al depositario il loro metodo di calcolo conformemente al paragrafo 1, o i risultati della conversione conformemente al paragrafo 2, secondo i casi.

Art. 10 Disposizioni supplementari relative ai limiti di responsabilità

1. Il vettore e il passeggero possono convenire espressamente e per iscritto limiti di responsabilità più elevati di quelli previsti negli articoli 7 e 8.
2. Gli interessi e le spese di giustizia non sono inclusi nei limiti di responsabilità previsti negli articoli 7 e 8.

Art. 11 Esoneri e limiti invocabili da parte degli ausiliari del vettore

Se un'azione è promossa nei confronti di un ausiliario del vettore o del vettore sostituito per danni contemplati nella presente Convenzione, tale ausiliario può, in quanto provi di aver agito nell'esercizio delle sue funzioni, beneficiare degli esoneri e dei limiti di responsabilità che possono invocare il vettore o il vettore sostituito in virtù della presente Convenzione.

Art. 12 Cumulo di azioni di responsabilità

1. Se intervengono i limiti di responsabilità previsti negli articoli 7 e 8, essi si applicano alla somma totale del risarcimento che può essere ottenuta nel quadro di tutte le azioni di responsabilità promosse in caso di morte o di lesioni personali di un passeggero o di perdita o danni subiti dai suoi bagagli.
2. Per quanto concerne il trasporto effettuato da un vettore sostituito, la somma totale del risarcimento che può essere ottenuta dal vettore e dal vettore sostituito, come pure dai loro ausiliari nell'esercizio delle loro funzioni, non può eccedere l'indennità più elevata che possa essere posta a carico sia del vettore sia del vettore sostituito, in virtù della presente Convenzione, con la riserva che nessuna delle persone menzionate può essere chiamata a rispondere oltre il limite ad essa applicabile.
3. In tutti i casi in cui l'ausiliario del vettore o del vettore sostituito può, in virtù dell'articolo 11 della presente Convenzione, avvalersi dei limiti di responsabilità contemplati negli articoli 7 e 8, la somma totale del risarcimento che può essere ottenuta dal vettore o, se del caso, dal vettore sostituito e da questo ausiliario, non può eccedere tali limiti.

Art. 13 Decadenza dal diritto d'invocare i limiti di responsabilità

1. Il vettore perde il diritto di avvalersi dei limiti di responsabilità contemplati negli articoli 7 e 8 e nel paragrafo 1 dell'articolo 10, se è provato che i danni risultano da un atto o da un'omissione commessi dal vettore sia intenzionalmente per provocare un danno, sia temerariamente e con la consapevolezza che ne deriverebbe probabilmente un danno.

2. L'ausiliario del vettore o del vettore sostituito non può avvalersi di tali limiti se è provato che i danni risultano da un atto o da un'omissione commessi da questo ausiliario sia intenzionalmente per provocare un danno, sia temerariamente e con la consapevolezza che ne deriverebbe probabilmente un danno.

Art. 14 Base delle azioni

Qualsiasi azione di responsabilità, in caso di morte o di lesioni personali del passeggero o di perdita o danni subiti dai bagagli, può essere promossa soltanto in base alla presente Convenzione.

Art. 15 Notificazione della perdita o dei danni subiti dai bagagli

1. Il passeggero deve notificare i danni per iscritto al vettore o al suo ausiliario:

- a) in caso di danni apparenti causati ai bagagli:
 - i) per i bagagli di cabina, prima dello sbarco del passeggero o al momento di tale sbarco;
 - ii) per tutti gli altri bagagli, prima della loro consegna o al momento di tale consegna;
- b) in caso di danni non apparenti causati ai bagagli o di perdita di bagagli, nel termine di quindici giorni dalla data dello sbarco o della consegna o dalla data in cui la consegna avrebbe dovuto aver luogo.

2. Se il passeggero non procede conformemente alle disposizioni del presente articolo, si presume, salvo prova contraria, che il passeggero ha ricevuto i suoi bagagli in buono stato.

3. È superflua una notificazione scritta se lo stato dei bagagli ha fatto l'oggetto di un accertamento o di un'ispezione contraddittoria al momento in cui sono stati ricevuti.

Art. 16 Termine di prescrizione per le azioni di responsabilità

1. Ogni azione diretta alla riparazione del danno risultante dalla morte o da lesioni personali di un passeggero, o dalla perdita o dai danni subiti ai bagagli, è soggetta a una prescrizione di due anni.

2. Il termine di prescrizione decorre:

- a) nel caso di lesioni personali, dalla data dello sbarco del passeggero;
- b) nel caso di morte intervenuta nel corso del trasporto, dalla data in cui il passeggero avrebbe dovuto essere sbarcato e, in caso di lesioni personali intervenute nel corso del trasporto e che hanno dato luogo alla morte del

passaggero dopo il suo sbarco, dalla data della morte; il termine non può tuttavia eccedere tre anni dalla data dello sbarco;

- c) nel caso di perdita o di danni subiti dai bagagli, dalla data dello sbarco o dalla data in cui lo sbarco avrebbe dovuto aver luogo, essendo determinante la data più recente.

3. La legge del tribunale adito regola le cause di sospensione e d'interruzione dei termini di prescrizione, ma in nessun caso una domanda soggetta alla presente Convenzione può essere proposta dopo la scadenza di un termine di tre anni dalla data di sbarco del passeggero o dalla data alla quale tale sbarco avrebbe dovuto aver luogo, essendo determinante la data più recente.

4. Nonostante le disposizioni dei paragrafi 1, 2 e 3 del presente articolo, il termine di prescrizione può essere prorogato mediante dichiarazione del vettore o per accordo tra le parti concluso dopo che il danno ha avuto luogo. La dichiarazione e l'accordo devono avvenire per iscritto.

Art. 17 Foro competente

1. Un'azione promossa in virtù della presente Convenzione dev'essere proposta, a scelta dell'attore, dinanzi a uno dei fori seguenti, a condizione che sia situato in uno Stato parte della presente Convenzione:

- a) avanti il tribunale della residenza abituale o dello stabilimento principale del convenuto;
- b) avanti il tribunale del luogo di partenza o di destinazione stipulato nel contratto di trasporto;
- c) avanti un tribunale dello Stato di domicilio o della residenza abituale dell'attore, se il convenuto ha una sede della propria attività in tale Stato ed è soggetto alla giurisdizione di quest'ultimo;
- d.) avanti un tribunale dello Stato del luogo di conclusione del contratto se il convenuto vi ha una sede della propria attività ed è soggetto alla giurisdizione di tale Stato.

2. Dopo che ha avuto luogo l'evento dannoso, le parti possono convenire il foro o il tribunale arbitrale a cui intendono sottoporre la controversia.

Art. 18 Nullità di clausole contrattuali

È nulla qualsiasi stipulazione contrattuale conclusa prima dell'evento che ha causato la morte o le lesioni personali del passeggero, o la perdita o i danni subiti dai suoi bagagli, tendente a esonerare il vettore della sua responsabilità nei confronti del passeggero o a stabilire un limite di responsabilità inferiore a quello previsto nel paragrafo 4 dell'articolo 8, o ad invertire l'onere della prova incombente al vettore, o che avrebbe come effetto di restringere la scelta specificata nel paragrafo 1 dell'articolo 17; la nullità di tale stipulazione non comporta tuttavia la nullità del contratto di trasporto, che rimane soggetto alle disposizioni della presente Convenzione.

Art. 19 Altre convenzioni sulla limitazione della responsabilità

La presente Convenzione non modifica in alcun modo i diritti e gli obblighi del vettore, del vettore sostituito e dei loro ausiliari, quali risultanti dalle convenzioni internazionali sulla limitazione della responsabilità dei proprietari delle navi di mare.

Art. 20 Danno nucleare

Nessuno può essere tenuto responsabile in virtù della presente Convenzione di un danno causato da un incidente nucleare:

- a) se l' esercente di un impianto nucleare è responsabile di tale danno in virtù della Convenzione di Parigi del 29 luglio 1960 sulla responsabilità civile nell'ambito dell'energia nucleare, emendata dal Protocollo addizionale del 28 gennaio 1964, o in virtù della Convenzione di Vienna del 21 maggio 1963 relativa alla responsabilità civile in materia di danno nucleare;
- b) se l' esercente di un impianto nucleare è responsabile di tale danno in virtù della legislazione nazionale che regola la responsabilità per siffatti danni, a condizione che detta legislazione sia sotto tutti gli aspetti altrettanto favorevole che la Convenzione di Parigi o che la Convenzione di Vienna nei confronti delle persone suscettibili d'essere danneggiate.

Art. 21 Trasporti commerciali effettuati da persone giuridiche

La presente Convenzione si applica ai trasporti effettuati a titolo commerciale da uno Stato o da altre persone giuridiche di diritto pubblico in virtù di un contratto di trasporto quale definito nell'articolo I.

Art. 22 Dichiarazione di non applicazione

1. In occasione dell'adesione alla presente Convenzione, della sua firma, ratificazione, accettazione od approvazione, ogni Parte può dichiarare per iscritto che essa non applicherà le disposizioni della presente Convenzione quando il passeggero e il vettore siano suoi cittadini.
2. Ogni dichiarazione fatta in virtù del paragrafo 1 del presente articolo può essere ritirata in qualsiasi momento mediante notificazione scritta al Segretario generale dell'Organizzazione.

Art. 23 Firma, ratifica e adesione

1. La presente Convenzione è aperta per la forma nella sede dell'Organizzazione fino al 31 dicembre 1975 e resta in seguito aperta per l'adesione.
2. Gli Stati possono divenire Parti della presente Convenzione mediante:
 - a) firma senza riserva di ratifica, accettazione o approvazione;
 - b) firma con riserva di ratifica, accettazione o approvazione, seguita da ratifica, accettazione od approvazione; o
 - c) adesione.

3. La ratifica, l'accettazione, l'approvazione o l'adesione si effettuano mediante il deposito presso il Segretario generale dell'Organizzazione di uno strumento in buona e debita forma a questo fine.

Art. 24 Entrata in vigore

1. La presente Convenzione entra in vigore il novantesimo giorno dopo che dieci Stati l'hanno firmata senza riserva di ratifica, accettazione o approvazione, o hanno depositato uno strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione.

2. Per ogni Stato che successivamente firma la presente Convenzione senza riserva di ratifica, accettazione o approvazione, o deposita uno strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione, la Convenzione entra in vigore il novantesimo giorno dopo la firma o il deposito.

Art. 25 Denuncia

1. La presente Convenzione può essere denunciata da qualunque Parte in qualsiasi momento a partire dalla data di entrata in vigore nei confronti di tale Parte.

2. La denuncia si effettua mediante il deposito di uno strumento presso il Segretario generale dell'Organizzazione, che informerà tutte le altre Parti del ricevimento dello strumento di denuncia e della data in cui esso è stato depositato.

3. La denuncia ha effetto un anno dopo la data di deposito dello strumento di denuncia o alla scadenza del periodo più lungo eventualmente specificato in detto strumento.

Art. 26 Revisione e modifica

1. L'Organizzazione può convocare una conferenza per la revisione o l'emendamento della presente Convenzione.

2. L'Organizzazione convoca una conferenza delle Parti della presente Convenzione per rivedere o emendare quest'ultima, su richiesta di almeno un terzo delle Parti.

3. Ogni Stato che diviene Parte della presente Convenzione dopo l'entrata in vigore di un emendamento adottato da una conferenza convocata conformemente alle disposizioni del presente articolo è vincolato dalla Convenzione modificata.

Art. 27 Deposito

1. La presente Convenzione è depositata presso il Segretario generale dell'Organizzazione.

2. Il Segretario generale dell'Organizzazione:

- a) informa tutti gli Stati che hanno firmato la Convenzione o vi hanno aderito;
 - i) di ogni nuova firma e di ogni nuovo deposito di strumento, nonché della data in cui tale firma o deposito è stato effettuato;
 - ii) della data d'entrata in vigore della presente Convenzione;

- iii) del deposito di ogni strumento di denuncia della presente Convenzione e della data in cui la denuncia ha effetto;
 - b) trasmette copie certificate conformi della presente Convenzione a ogni Stato che ha firmato la Convenzione o che vi ha aderito.
3. All'entrata in vigore della Convenzione, il Segretario generale dell'Organizzazione ne trasmette una copia certificata conforme al Segretario dell'Organizzazione delle Nazioni Unite per la registrazione e la pubblicazione conformemente all'articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite⁶.

Art. 28 Lingue

La presente Convenzione è fatta in un unico esemplare originale nelle lingue francese e inglese, i due testi facendo ugualmente fede. Vengono effettuate traduzioni ufficiali nelle lingue russa e spagnola, preparate dal Segretario generale dell'Organizzazione e depositate con l'originale munito delle firme.

In fede di che i sottoscritti, debitamente autorizzati a tale scopo, hanno firmato la presente Convenzione.

Fatto ad Atene il 13 dicembre 1974

(Seguono le firme)

⁶ SR 0.120