

Messaggio

**concernente alcune convenzioni e protocolli internazionali
nel campo della navigazione marittima, nonché la modificazione
della legge sulla navigazione marittima**

del 19 febbraio 1992

Onorevoli presidenti e consiglieri,

Con il presente messaggio vi sottoponiamo, per approvazione, un disegno di decreto federale concernente alcune convenzioni internazionali nel campo della navigazione marittima e un disegno di legge che modifica la legge sulla navigazione marittima.

Gradite, onorevoli presidenti e consiglieri, l'espressione della nostra alta considerazione.

19 febbraio 1992

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Felber

Il cancelliere della Confederazione, Couchepin



Compendio

Il presente messaggio contiene due convenzioni e due protocolli relativi a convenzioni internazionali. Il contenuto di questi documenti spazia dalla lotta contro gli atti di terrorismo a una miglior regolamentazione delle operazioni di assistenza a favore della protezione dell'ambiente marino, passando dall'aumento dei massimali di responsabilità per i danni subiti dai passeggeri che viaggiano per mare. Questi strumenti di diritto internazionale pubblico hanno in comune il fatto di occuparsi tutti di navigazione marittima.

Nel medesimo tempo, il messaggio prevede una modificazione della legge del 23 settembre 1953 sulla navigazione marittima (RS 747.30), derivante in parte dall'adozione delle convenzioni e protocolli precitati. La legge sarà inoltre alleggerita delle prescrizioni dettagliate relative al diritto di iscrizione, che possono essere disciplinate per via d'ordinanza.

La soluzione di riunire le nostre considerazioni in un solo messaggio è stata preferita dall'amministrazione per ragioni d'economia. Essa è giustificata comunque dagli stretti legami che intercorrono tra i diversi documenti.

Messaggio

- 1 **Convenzioni**
- 11 **Generalità**
- 111 **Introduzione**

Da ormai cinquant'anni navi battenti bandiera svizzera solcano i mari di tutto il mondo. La flotta svizzera di alto mare comprende attualmente 22 navi per un tonnellaggio di più di 600 000 tonnellate, cifra che la pone al 65esimo posto nel mondo. Le convenzioni e i protocolli sottoposti alla vostra approvazione si riferiscono a questioni di navigazione marittima; essi contribuiscono ad assicurare un ordine di diritto pubblico internazionale sul mare, senza il quale la navigazione marittima avrebbe vita dura. L'adesione della Svizzera alle convenzioni e ai protocolli sopra menzionati è opportuna in ragione di svariati interessi, che possono essere così riassunti:

Per quanto concerne la *Convenzione del 10 marzo 1988 per la repressione di atti illeciti contro la sicurezza della navigazione marittima* e il protocollo che la completa, l'interesse del nostro Paese risiede soprattutto nella creazione di una rete mondiale per quanto possibile vasta, che permetta di *perseguire* e di *punire* gli autori di *atti di terrorismo* diretti contro la navigazione marittima.

Nel caso della *Convenzione del 1989 sull'assistenza*, l'accento è invece posto sull'idea di *solidarietà*. L'obiettivo principale di questa nuova convenzione, che sostituisce quella del 1910 (RU 1954 686), consiste nello stimolare chi è impegnato in operazioni di assistenza ad occuparsi non soltanto della nave e del carico, ma anche e soprattutto *della protezione dell'ambiente marino*. Tenuto conto della stretta correlazione globale che esiste tra i problemi ambientali, la Convenzione riveste un considerevole interesse per il nostro Paese.

Il Protocollo del 1990 che modifica la Convenzione di Atene del 1974 concernente il trasporto per mare di passeggeri e dei loro bagagli non comporta in concreto modificazione alcuna della convenzione di base. I cambiamenti riguardano in primo luogo *l'aumento dei massimali di responsabilità* per i danni che i passeggeri possono subire in occasione di un viaggio per mare. La flotta svizzera di alto mare, che per il momento non annovera transatlantici, è toccata dalla modificazione soltanto in quanto ogni nave mercantile può trasportare un massimo di 12 passeggeri. Sono dunque soprattutto i passeggeri stessi ad avere interesse affinché il Protocollo sia ratificato dalla Svizzera. Se il sistema proposto dalla Convenzione di Atene si imponesse su scala mondiale, essi potrebbero infatti beneficiare di tariffe uniformi, tali da garantire un risarcimento sufficiente.

Il presente messaggio rispecchia l'evoluzione diversificata conosciuta dal diritto marittimo negli ultimi anni, in seguito a una crescente presa di coscienza dei problemi, che si traduce in una collaborazione ampia e costruttiva tra i Paesi interessati alla navigazione marittima. Un ordine marittimo di diritto internazionale pubblico, applicabile ed esteso, è la condizione irrinunciabile per un traffico marittimo senza attriti. La Svizzera ha anch'essa un grande interesse

a mantenere una flotta di alto mare che batta la sua bandiera. Proprio per un Paese come il nostro, che non ha sbocchi sul mare e non possiede porti di partenza nei quali le sue navi possano fare scalo, è della massima importanza che vigga un ordine giuridico internazionale, con norme precise e applicabili in tutti i settori implicati.

12 Risultato della procedura preliminare

Il 14 ottobre 1991, la Commissione svizzera della navigazione marittima, composta dai rappresentanti delle autorità e delle cerchie private particolarmente interessate (parti sociali, Associazione svizzera di navigazione, Vorort), si è pronunciata a favore dell'adozione delle convenzioni e dei protocolli in questione.

121 Convenzione per la repressione degli atti illeciti contro la sicurezza della navigazione marittima e protocollo per la repressione degli atti illeciti contro la sicurezza delle piattaforme fisse situate sulla piattaforma continentale

121.1 Situazione iniziale

Lo spunto per i due strumenti di diritto internazionale pubblico di cui si tratta è stato fornito dall'atto di violenza perpetrato in alto mare nell'ottobre 1985 da quattro terroristi palestinesi contro la nave da crociera italiana «Achille Lauro», operazione che costò la vita a un passeggero. Questa tragedia e il fatto che il capo dei terroristi (che non aveva partecipato direttamente agli atti di violenza) fosse rimesso in libertà immediatamente dopo il dirottamento nonostante fosse pendente una domanda d'extradizione, dimostrarono in modo lampante le lacune del diritto internazionale pubblico in questo settore della legislazione internazionale sull'extradizione. Al termine di intensi lavori preparatori in seno al comitato giuridico dell'Organizzazione marittima internazionale (OMI) a Londra, il governo italiano invitò i Paesi membri dell'OMI a ritrovarsi dal 1° marzo 1988 a Roma per una conferenza di dieci giorni. La volontà comune di tutte le delegazioni presenti di istituire una rete mondiale che permettesse di punire gli autori di atti di terrorismo portò in breve tempo all'elaborazione di una convenzione e di un protocollo, firmati a Roma il 10 marzo 1988. Quattordici¹⁾ delle 15 ratifiche richieste per l'entrata in vigore della Convenzione esistono già. Le tre ratifiche necessarie per l'entrata in vigore del Protocollo sono già²⁾ a disposizione, ma quest'ultimo non può avere effetto indipendentemente dalla Convenzione.

La Convenzione e il Protocollo si prefiggono di colmare una lacuna in materia di lotta internazionale contro la criminalità. I due strumenti sono fondati sul

¹⁾ *Parti Contraenti*: Austria, Cina, Gambia, Germania, Gran Bretagna, Italia, Norvegia, Oman, Polonia, Seychelles, Spagna, Svezia, Trinidad e Tobago, Ungheria.

²⁾ Ad eccezione del Gambia, le stesse Parti contraenti citate al punto 1.

principio dell'«aut dedere aut iudicare», secondo cui ogni Stato contraente che detiene un autore di atti di terrorismo commessi in mare deve tradurlo in giudizio oppure estradarlo. La Convenzione e il Protocollo sono perfettamente conformi alla politica praticata dalla Svizzera in materia di lotta internazionale contro la criminalità e si inseriscono armoniosamente nel complesso di strumenti di analoga ispirazione già ratificati dal nostro Paese. Si tratta delle convenzioni seguenti:

- Convenzione del 14 settembre 1963 concernente le infrazioni e taluni altri atti commessi a bordo di aeromobili (RU 1971 316);
- Convenzione del 16 dicembre 1970 per la repressione della cattura illecita di aeromobili (RU 1971 1509);
- Convenzione del 23 settembre 1971 per la repressione d'atti illeciti contro la sicurezza dell'aviazione civile (RU 1978 462) con il relativo protocollo del 24 febbraio 1988 (RU 1990 1935);
- Convenzione europea del 27 gennaio 1977 per la repressione del terrorismo (RU 1983 1041);
- Convenzione internazionale del 17 dicembre 1979 contro la presa d'ostaggi (RU 1985 429).

121.2 Commento delle principali disposizioni della Convenzione

Con la definizione molto estesa della nozione di «nave», l'articolo 1 pone le basi per un campo d'applicazione della Convenzione che comprenda tutti gli aspetti della navigazione marittima. Sotto l'aspetto tecnico, soltanto i bastimenti marittimi fissati in permanenza al fondo del mare sono esclusi dal campo d'applicazione, siccome di queste installazioni si occupa il Protocollo (cfr. n. 121.3).

L'articolo 2 enuncia un elenco di navi che potrebbero essere rette, conformemente all'articolo 1, dalla Convenzione, ma che invece vi sfuggono in ragione della loro utilizzazione. Inoltre, la Convenzione non si applica alle navi ritirate dalla navigazione. Ciò è conforme alle finalità della Convenzione, la quale si prefigge in primo luogo di proteggere la sicurezza della navigazione. Oltre alle navi da guerra, l'articolo 2 esclude le navi da guerra ausiliarie, quelle doganali e le navi di polizia appartenenti a uno Stato o gestite da esso. La Convenzione regge di conseguenza tutte le altre navi di Stato, e tra queste anche le navi usate a scopi non commerciali.

L'articolo 3 capoverso 1 enumera le infrazioni penali che ricadono nel campo d'applicazione della Convenzione. Tra queste figurano le seguenti fattispecie:

- impadronirsi di una nave con la violenza,
- commettere atti di violenza nei confronti di persone che si trovano a bordo di una nave, in quanto siffatti atti siano di natura tale da pregiudicare la sicurezza della navigazione marittima,
- distruggere una nave o causare a una nave o al suo carico danni che sono di natura tale da mettere in pericolo la sicurezza della navigazione marittima,
- distruggere o danneggiare installazioni di navigazione marittima, se questi atti siano di natura tale da mettere in pericolo la sicurezza della navigazione marittima.

L'applicabilità della Convenzione presuppone che gli atti in questione siano stati commessi illecitamente e intenzionalmente. Conformemente al principio fondamentale della Convenzione, secondo il quale ogni Stato s'impegna a processare o estradare l'autore di questi atti, la Svizzera può aderire alla Convenzione soltanto a condizione che tutti gli elementi costitutivi delle infrazioni siano coperti da una disposizione penale del diritto svizzero. Ebbene, se si paragonano gli elementi contenuti nell'articolo 3 capoverso 1 con il diritto svizzero attualmente vigente, si constata che le norme penali applicabili soddisfano già oggi le esigenze della Convenzione. Le disposizioni speciali del Codice penale svizzero (RS 311.0; CP) concernenti i reati contro la vita e l'integrità della persona, contro il patrimonio, contro la libertà personale o le pubbliche comunicazioni, come pure le disposizioni relative ai crimini che creano un pericolo collettivo, coprono le fattispecie qui in esame. Va inoltre aggiunto che, se l'azione è diretta contro una nave svizzera, è applicabile pure l'articolo 128 della legge sulla navigazione marittima sotto bandiera svizzera (esposizione a pericolo delle navi).

Secondo l'articolo 3 capoverso 2 della Convenzione, i reati enumerati nel primo capoverso sono considerati commessi anche se sussiste soltanto tentativo, istigazione, complicità e, a determinate condizioni, minaccia di commettere l'atto. Di principio, la legislazione svizzera commina per il tentativo, la complicità e l'istigazione al crimine le stesse sanzioni previste per il reato propriamente detto. Il tentativo di istigazione è punibile soltanto se in relazione a un reato passibile della reclusione. La minaccia di commettere atti illeciti corrisponde per lo meno agli elementi costitutivi della minaccia o della coazione previsti dal nostro Codice penale. Salva la presa della nave con violenza e i casi di omicidio o di lesioni corporali su persone che si trovano a bordo, tutte le fattispecie enumerate all'articolo 3 capoverso 1 esigono come elemento qualificativo la messa in pericolo della navigazione. La Convenzione esclude dunque di principio gli altri crimini, quali per esempio l'omicidio a scopo di rapina perpetrato contro un passeggero che si trovi a bordo.

L'*articolo 4* prevede per la Convenzione un campo d'applicazione spaziale molto esteso. Di conseguenza, l'insieme del traffico marittimo internazionale è sottoposto alla Convenzione. La nozione di navigazione internazionale è determinato d'altronde esclusivamente in funzione del piano di rotta della nave, indipendentemente dal luogo di commissione del reato. Un atto perpetrato nel corso del passaggio di uno stretto - anche se facente parte esclusivamente del mare territoriale di un solo Stato - è dunque implicitamente retto dalle disposizioni della Convenzione. Secondo il capoverso 2, essa è inoltre applicabile ai reati che non rientrano nel campo d'applicazione spaziale menzionato nel capoverso 1, ma i cui autori sono scoperti sul territorio di uno Stato Parte. Questo opportuno disciplinamento corrisponde alla soluzione adottata dalle convenzioni sul diritto aereo precedentemente citate.

L'*articolo 5* contiene il principio già commentato all'articolo 3, secondo cui ogni Stato Parte deve reprimere le fattispecie previste dalla Convenzione con norme penali corrispondenti di diritto interno.

Per far sì che le sanzioni possano realmente essere pronunciate, gli Stati Parte si impegnano, giusta l'*articolo 6*, a istituire la propria giurisdizione qualora il

reato sia stato commesso contro o a bordo di una nave battente la bandiera di tale Stato, oppure sul territorio di uno Stato Parte, o ancora da un cittadino di tale Stato. Inoltre, la giurisdizione deve pure essere data quando il presunto autore di un reato è fermato sul territorio di uno Stato Parte e non è estradato verso un altro Stato (cpv. 4). Il capoverso 2 prevede inoltre che uno Stato Parte possa istituire *facoltativamente* la sua giurisdizione se:

- il reato è commesso da un apolide residente in tale Stato;
- un cittadino di tale Stato è stato toccato dalla perpetrazione del reato (principio di personalità passiva);
- il reato è stato commesso allo scopo di costringere tale Stato ad agire in un determinato modo.

Se nel primo caso l'istituzione di una giurisdizione in Svizzera non è necessaria, prevediamo, per il secondo, di applicare il principio di personalità passiva conformemente all'articolo 5 del Codice penale. Inoltre, la Svizzera dovrebbe istituire la sua giurisdizione per i casi nei quali il nostro Paese fosse stato costretto dall'autore ad agire in un determinato modo. La competenza dei tribunali svizzeri si fonda di principio in tutti questi casi sull'articolo 6^{bis} del Codice penale. In caso di aggressione contro una nave battente bandiera svizzera, sono applicabili l'articolo 4 capoverso 2 della legge sulla navigazione marittima (RS 747.30; LNM) e, ovviamente, la legislazione penale svizzera. La competenza dei tribunali penali svizzeri deriva in questo caso anche dall'articolo 15 della LNM.

L'*articolo 7* comprende disposizioni di diritto processuale. Per quanto riguarda la detenzione preventiva e le inchieste preliminari tendenti a stabilire i fatti, la Convenzione rinvia alla legislazione nazionale. Conformemente ai vigenti principi di diritto internazionale pubblico, il capoverso 3 stabilisce che il detenuto possa comunicare senza indugio con un rappresentante ufficiale dello Stato di cui è cittadino e riceverne la visita. Il capoverso 5 elenca gli Stati a cui lo Stato Parte è tenuto a comunicare la messa in stato di detenzione e le conclusioni dell'inchiesta preliminare, come pure l'intenzione di esercitare la propria giurisdizione o meno.

Per un Paese senza accesso al mare e che non dispone di porti marittimi, riveste particolare importanza la disposizione dell'*articolo 8*, secondo cui ogni Stato Parte è tenuto ad accettare la consegna di una persona colpevole di un reato secondo la presente Convenzione. Questa norma conferisce al capitano il diritto di consegnare alle autorità portuali di qualsiasi Stato Parte l'autore di un reato.

Le disposizioni chiave della Convenzione sono contenute negli *articoli 10 e 11*. L'articolo 10 sancisce il principio dell'«aut dedere aut iudicare», che, come detto in precedenza, obbliga ogni Stato Parte a tradurre l'autore in giudizio o a estradarlo. In questo senso, l'articolo 11 capoverso 1 dispone che tutti i reati previsti dalla Convenzione valgono come caso di estradizione. Nel medesimo tempo, gli Stati Parte si impegnano a includere tali reati come caso di estradizione in ogni trattato di estradizione che dovesse essere concluso tra gli stessi. In caso di più richieste di estradizione, la Convenzione non prevede nessuna precedenza per lo Stato di bandiera; saranno tuttavia tenuti in debito conto i

suoi interessi (art. 11 cpv. 5). Conformemente all'articolo 11 capoverso 7, tutti i trattati d'estradizione conclusi tra gli Stati Parte devono essere modificati nella misura in cui siano incompatibili con la Convenzione.

Secondo l'*articolo 12*, gli Stati Parte s'impegnano ad accordarsi reciproca assistenza in tutta la misura del possibile, conformemente a tutti i trattati di assistenza giudiziaria eventualmente in vigore tra di essi oppure, in assenza di simili trattati, in conformità con la propria legislazione nazionale.

Gli *articoli 13 e 14* prevedono, ma in forma non del tutto cogente, determinate misure destinate a prevenire reati ai sensi della presente Convenzione. La misura più efficace è indubbiamente lo scambio di informazioni nel quadro delle rispettive legislazioni nazionali, come pure il coordinamento delle misure amministrative al fine di prevenire gli attentati terroristici. Il Segretario generale dell'Organizzazione marittima internazionale funge da servizio di coordinamento (*art. 15*).

La Convenzione prevede di principio una procedura obbligatoria di risoluzione delle controversie. Se le parti non si accordano per via negoziale, possono, come ultima soluzione, sottoporre la controversia alla Corte internazionale di giustizia (*art. 16* cpv. 1). Il capoverso 2 permette agli Stati di formulare una riserva riguardo al capoverso 1.

Gli *articoli 14-22* contengono le disposizioni finali usuali relative alla firma e all'entrata in vigore della Convenzione, come pure alle eventuali sue modificazioni.

121.3 Commento delle principali disposizioni del Protocollo

Nel corso delle conferenze diplomatiche era emerso che diverse norme della Convenzione non sono applicabili alle piattaforme fisse. Considerato che simili installazioni possono anch'esse essere oggetto di attacchi terroristici, la conferenza ha accettato di allegare alla Convenzione un protocollo che tenga conto delle peculiarità delle piattaforme fisse.

L'*articolo 1* del Protocollo riprende, per mezzo di rinvii, le principali disposizioni della Convenzione. Di norma, il campo d'applicazione del Protocollo è limitato alle piattaforme fisse situate sulla piattaforma continentale, vale a dire su un'estensione sottomarina del continente. Il capoverso 2 contiene tuttavia una disposizione sussidiaria, che dichiara applicabili le disposizioni del Protocollo all'autore di un reato scoperto nel territorio di uno Stato Parte, e ciò anche nel caso in cui non sia applicabile il capoverso 1.

L'*articolo 2* enumera una serie di atti, che perpetrati intenzionalmente e illegalmente, portano all'applicazione del Protocollo. Quest'ultimo riprende le fattispecie contenute nella Convenzione; l'elemento qualificativo della maggior parte degli atti punibili è l'esposizione a pericolo della sicurezza della piattaforma. Al pari di quelle oggetto della Convenzione, queste fattispecie sono coperte dal Codice penale.

Secondo l'*articolo 3*, ogni Stato Parte deve istituire la propria giurisdizione sia per i reati commessi contro una piattaforma situata sulla piattaforma continen-

tale di tale Stato, sia per quelli commessi da un cittadino di tale Stato. Per ragioni geografiche, soltanto il secondo caso entra in linea di conto per la Svizzera. Al pari dell'articolo 6 capoverso 2 della Convenzione, anche il Protocollo prevede una giurisdizione facoltativa: il nostro Paese potrà farvi ricorso come per la Convenzione. Come è già il caso per l'articolo 6 capoverso 4 della Convenzione, ogni Stato Parte del Protocollo deve impegnarsi a istituire la propria giurisdizione quando ferma sul suo territorio un sospetto e decide di non estradarlo.

Le disposizioni finali sono contenute negli *articoli 5-10*. Va qui in particolare menzionato l'articolo 5 capoverso 4, secondo il quale soltanto gli Stati che hanno aderito alla Convenzione possono divenire parte al Protocollo. Ciò è perfettamente logico, visto che quest'ultimo si ispira largamente alla Convenzione.

122 Convenzione internazionale del 1989 sull'assistenza

122.1 Situazione iniziale

La Convenzione internazionale del 23 settembre 1910 per l'unificazione di alcune regole in materia di assistenza e di salvataggio marittimi, entrata in vigore per la Svizzera il 15 agosto 1954, figura tra le prime convenzioni di diritto marittimo ratificate dal nostro Paese. Questa convenzione contiene prescrizioni dettagliate e criteri di valutazione per il compenso dovuto per operazioni di salvataggio e di assistenza svolte senza che vi fosse un accordo preventivo. La Convenzione del 1910 (RU 1954 686) ha dato buoni risultati, ma è lacunosa in ragione del fatto che il compenso per l'assistenza è calcolato di principio in funzione del valore dei beni tratti in salvo. Questo principio della non remunerazione se le operazioni non hanno dato esito positivo, cioè se non è stato possibile salvare nessun bene, ha ostacolato, in casi difficili, la rapidità dell'intervento, dato che le imprese di salvataggio dovevano anticipare spese di materiale e di personale senza essere sicure di essere in seguito indennizzate. Parimenti, non venivano considerate le misure prese durante le operazioni di assistenza, al fine di evitare il prodursi di inquinamenti ambientali. Di conseguenza, la principale modifica che caratterizza la nuova Convenzione consiste nell'indennità speciale spettante di diritto al salvatore il quale, con il suo intervento, abbia prevenuto o limitato danni all'ambiente, sebbene l'intervento non sia stato coronato da successo e non sia stato possibile salvare la nave o il suo carico. Sono dunque i professionisti del salvataggio che verranno economicamente incoraggiati a intraprendere operazioni di assistenza, anche nel caso in cui non si tratti di salvare vite umane o beni materiali, ma di trarre in salvo o neutralizzare carichi pericolosi.

La presente Convenzione sull'assistenza è stata adottata il 28 aprile 1989 da una conferenza diplomatica tenutasi a Londra al termine di lavori protrattisi per anni in seno al Comitato marittimo internazionale e, in seguito, in seno al Comitato giuridico dell'Organizzazione marittima internazionale (OMI) Essa entrerà in vigore a partire dal momento in cui 15 Stati vi avranno aderito¹⁾.

¹⁾ *Parti Contraenti attuali:* Egitto, Messico, Nigeria e Oman.

Siccome l'utilità della Convenzione sull'assistenza è resa ancor più attuale dal moltiplicarsi, in questi ultimi tempi, di catastrofi ecologiche provocate da avarie di navi, il numero degli Stati firmatari dovrebbe rapidamente aumentare.

122.2 Commento delle principali disposizioni della Convenzione

A differenza della Convenzione del 1910, il nuovo strumento non opera più distinzioni di definizione tra operazioni di assistenza e operazioni di salvataggio, limitandosi alla nozione unitaria di operazione d'assistenza. Dalla definizione contenuta nell'*articolo 1* lettera a, si deduce da un lato che si vuole conferire un maggior rigore terminologico alla Convenzione e, d'altro lato, che non ne risulterà alcuna restrizione materiale rispetto alla precedente convenzione. È evidente, invece, un sensibile ampliamento della nozione di «nave», che ora non è più limitata a ogni bastimento di mare e battello per la navigazione interna, ma comprende anche gli impianti galleggianti e le strutture che possono navigare. Aggiungendo esplicitamente alle costruzioni l'attributo «in grado di navigare», si segnala chiaramente che le navi di mare o per la navigazione interna che siano affondate o naufragate ricadono nel campo d'applicazione della Convenzione (art. 1 lett. b). Secondo l'articolo 1 lettera c, il termine «beni» si riferisce anche agli oggetti caduti in acqua che non si sono mai trovati a bordo di una nave. Infine, la lettera d definisce la nozione di danno all'ambiente, che riveste un'importanza centrale in relazione all'innovazione più rilevante introdotta dalla Convenzione. Questa definizione così ampia si ispira in gran parte alla formulazione contenuta nella Convenzione delle Nazioni Unite del 1982 sul diritto marittimo.

Mentre la Convenzione del 1910 è applicabile di principio soltanto se lo le navi impegnate nelle operazioni di assistenza e di salvataggio battono bandiera di uno Stato Parte, l'*articolo 2* della nuova convenzione sancisce che la Convenzione si applica quando un'azione giudiziaria o arbitrale è promossa in uno Stato Parte (cosiddetta *lex fori*).

Sotto forma di definizione negativa, gli *articoli 3 e 4* escludono dal campo d'applicazione della Convenzione le piattaforme fisse o galleggianti e le unità di perforazione e di sfruttamento, come pure le navi da guerra e le altre navi non commerciali appartenenti a uno Stato, a meno che tale Stato non decida altrimenti.

L'*articolo 6* esprime il carattere sussidiario della Convenzione rispetto ai contratti d'assistenza esistenti. Infatti, nella maggior parte dei casi, prima di ogni operazione d'assistenza viene firmato un contratto standard, edito dai Lloyd's. Questo contratto standard è stato completamente rivisto alla luce della nuova Convenzione sull'assistenza: i principi che la informano sono dunque già applicati in numerosi casi ancor prima della sua entrata in vigore. Giusta l'*articolo 55* capoverso 1 della legge federale sulla navigazione marittima, il capitano è il rappresentante legale dell'armatore. Conformemente a questa concezione, l'*articolo 6* capoverso 2 della Convenzione stabilisce che il capitano ha il potere di concludere contratti d'assistenza in nome dei proprietari della nave e dei beni che si trovano a bordo.

L'*articolo 7* riprende la possibilità di annullare il contratto, possibilità già prevista dalla Convenzione del 1910 in caso di condizioni inique o abusive accettate in particolare sotto l'influenza del pericolo.

Gli obblighi delle persone che partecipano a un'operazione d'assistenza sono specificati dettagliatamente nell'*articolo 8*. Per quanto concerne il salvatore, egli è essenzialmente tenuto a condurre le operazioni con la necessaria diligenza, di operare diligentemente per prevenire e limitare danni all'ambiente, e di accettare di collaborare con le altre persone che prestano assistenza, qualora ciò sia ragionevolmente richiesto dalle circostanze. Il capitano e il proprietario della nave e degli altri beni hanno, di principio, gli stessi obblighi; essi hanno inoltre, nei confronti di chi ha prestato assistenza, l'obbligo di accettare la restituzione della nave e degli altri beni riportati in un luogo sicuro.

La Convenzione mira a disciplinare condizioni di diritto privato: essa non implica dunque per chi presta assistenza obblighi fondati sul diritto pubblico, che lo costringano ad intervenire in caso di danni da inquinamento. Per eliminare ogni incertezza sulle competenze di fronte a tali danni, l'*articolo 9* fa espressamente salvo il diritto dello Stato litoraneo di prendere i provvedimenti atti a proteggersi dall'inquinamento o da una minaccia di inquinamento.

Secondo la Convenzione del 1910, «ogni capitano è tenuto, in quanto lo possa senza serio pericolo per la sua nave, il suo equipaggio e i suoi passeggeri, a prestare assistenza a qualunque persona, anche nemica, trovata in mare, in pericolo di vita». Secondo l'*articolo 133* della legge sulla navigazione marittima, l'omissione di prestare soccorso ai sensi della citata convenzione è considerata un delitto punito con la detenzione. Si ritrova l'obbligo di prestare assistenza — obbligo fondamentale riconosciuto in tutto il mondo — nell'*articolo 10* della nuova Convenzione sull'assistenza. Con la norma penale citata della legge sulla navigazione marittima, la Svizzera ha già preso le misure imposte dalla Convenzione per applicare questo principio.

L'*articolo 12* riprende il principio «no cure no pay», da sempre vigente, secondo il quale soltanto le operazioni di assistenza coronate da successo danno diritto a un compenso. L'*articolo 13* enumera diversi criteri che determinano l'ammontare del compenso. Inoltre, agli elementi da considerare secondo la precedente convenzione (successo dell'operazione, importanza del pericolo e tempo impiegato), la Convenzione del 1989 aggiunge altri fattori, quali la prontezza dei servizi resi, la disponibilità e l'uso di navi d'assistenza e di altri materiali, la preparazione e il valore del materiale di colui che presta l'assistenza, nonché, in particolare, l'abilità e gli sforzi di coloro che prestano assistenza per prevenire e limitare i danni ambientali. Secondo l'*articolo 13* capoverso 2, il compenso è dovuto da tutte le parti interessate in proporzione al valore dei beni tratti in salvo. Finora, l'*articolo 121* capoverso 2 della legge sulla navigazione marittima stabiliva che l'intero compenso era dovuto dall'armatore della nave assistita, il quale aveva un diritto di regresso verso gli aventi diritto sugli altri valori salvati. Siccome riteniamo auspicabile mantenere questa disposizione, vi proponiamo di conservarla materialmente (cfr. n. 22, art. 121 cpv. 2 LNM). Per questo motivo facciamo ricorso alla facoltà, accordata dall'*articolo 13* capoverso 2 della Convenzione, di emanare disposizioni speciali a

livello di legislazione interna. Il capoverso 3 fissa come tetto massimo del compenso il valore della nave e degli altri beni salvati.

L'innovazione principale apportata dalla Convenzione sull'assistenza del 1989 è contenuta nell'*articolo 14*. Derogando al principio secondo cui soltanto il salvataggio della nave o di altri beni è considerato come operazione di assistenza con risultato utile, che dà luogo a compenso, l'articolo 14 assegna espressamente un indennizzo speciale al salvatore che, per mezzo delle operazioni d'assistenza da lui intraprese, abbia prevenuto o limitato pregiudizi all'ambiente, anche se il suo intervento rischioso non ha dato il risultato sperato. Quest'innovazione di vasta portata costituisce un tangibile incoraggiamento economico rivolto soprattutto ai professionisti del salvataggio, che dovrebbe stimolare le aziende del settore a intervenire anche quando le operazioni di assistenza riguardano soprattutto aspetti di protezione ambientale piuttosto che beni da salvare. L'indennizzo speciale secondo l'articolo 14 non dovrebbe in nessun caso rivestire un carattere sussidiario rispetto al compenso previsto dall'articolo 13. Al contrario, il tribunale avrà la possibilità di accordare contemporaneamente un indennizzo speciale, eventualmente superiore al compenso secondo l'articolo 13, indipendentemente dal fatto che al salvatore questo compenso sia stato accordato o meno. Quest'interpretazione è stata stabilita dalla conferenza in un documento allegato all'atto finale. Prima di accordare un indennizzo speciale al salvatore, il tribunale non è dunque obbligato a determinare il compenso secondo il tetto ammissibile secondo l'articolo 13. Questa precisazione presenta un'utilità pratica poiché il compenso usuale secondo l'articolo 13 è, di regola, corrisposto dall'assicuratore del trasporto, mentre l'indennizzo speciale accordato per operazioni che prevengono o sanano danni all'ambiente sono dovuti dall'assicuratore della nave.

Il successo di operazioni di soccorso destinate a proteggere l'ambiente marino dipende sovente da molteplici fattori che non è possibile influenzare. Da qui l'utilità dell'articolo 14 capoverso 1, che riconosce al salvatore il diritto a un indennizzo speciale equivalente alle spese ragionevolmente sopportabili, anche se le operazioni hanno dato esito soltanto parzialmente positivo o addirittura del tutto negativo. Ciò dovrebbe stimolare colui che presta assistenza a fare di tutto per impedire una catastrofe ecologica anche quando le condizioni sono sfavorevoli. Se gli sforzi del salvatore a favore della protezione dell'ambiente hanno avuto esito positivo, l'indennizzo speciale può essere aumentato fino a un massimo del 30 per cento delle spese sopportate. Il tribunale può tuttavia, a titolo eccezionale, aumentare ulteriormente l'indennità speciale fino al 100 per cento al massimo delle spese affrontate da chi presta assistenza (cpv. 2). Nel caso in cui vengano accordati un compenso e un indennizzo speciale, quest'ultimo è diminuito dell'importo versato come compenso (cpv. 4).

L'*articolo 16* riprende il vecchio principio secondo cui le persone a cui è stata salvata la vita non devono alcun compenso. I salvatori di vite umane non ne usciranno però a mani vuote, poiché, secondo l'articolo 16 capoverso 2 della Convenzione, avranno diritto per i loro servizi a un'equa parte del compenso accordato per il salvataggio della nave o di altri beni, oppure per la prevenzione e la limitazione di pregiudizi all'ambiente.

Il salvatore che, nonostante una proibizione espressa e ragionevole, proveniente per esempio dal capitano della nave, decide ugualmente di prestare i suoi servizi, non ha diritto a compenso alcuno. Parimenti, il salvatore può essere privato del compenso se le operazioni di assistenza sono state rese necessarie o più difficili per sua colpa (art. 18). In questo caso, esiste però la possibilità di un indennizzo parziale.

Gli *articoli 20-27* hanno in particolare lo scopo di garantire i diritti di colui che presta assistenza. Secondo l'articolo 21, le persone tenute a un pagamento in virtù della Convenzione devono, su domanda del salvatore, fornire garanzie. Il tribunale competente può, d'altronde, ordinare in via provvisoria che una certa somma sia versata a titolo d'acconto. Conformemente al vigente diritto d'assistenza, le pretese del salvatore decadono dopo due anni a contare dal giorno in cui le operazioni sono terminate (art. 23).

Gli *articoli 28-34* contengono le disposizioni finali usuali concernenti la firma, l'entrata in vigore, la denuncia e la modificazione della Convenzione. Va qui ricordato l'articolo 30, che prevede la possibilità di formulare riserve. Quattro sono i casi in cui uno Stato può riservarsi il diritto di non applicare le disposizioni della Convenzione, e cioè:

- quando le operazioni di assistenza si svolgono in acque interne e tutte le navi interessate sono destinate alla navigazione interna;
- quando le operazioni di assistenza si svolgono in acque interne e nessuna nave è interessata (p. es. nel caso di un'operazione a partire dalla terra ferma);
- quando tutte le parti interessate sono cittadini di tale Stato;
- quando si tratta di beni marittimi culturali che presentano un interesse preistorico o storico.

La regolamentazione prevista dalla Convenzione offre soluzioni efficaci per il trattamento di eventuali controversie legate a operazioni di assistenza. Non vi è dunque motivo di ricorrere a nessuna delle quattro possibilità di formulare una riserva. Del resto, la Convenzione del 1910 si applica già ora alla navigazione interna, in virtù di un rinvio espresso contenuto nella legge federale sulla navigazione marittima (art. 127 cpv. 4).

123 Protocollo del 1990 che modifica la Convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto per mare di passeggeri e dei loro bagagli

123.1 Situazione iniziale

La Convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto per mare di passeggeri e dei loro bagagli è entrata in vigore nel nostro Paese il 14 marzo 1988 (RU 1988 1144). Un Protocollo allegato, che si occupa unicamente della conversione dei risarcimenti da franchi-oro in diritti speciali di prelievo, è entrato in vigore il 30 aprile 1989 (RU 1989 1512). Al pari dei principi di responsabilità riconosciuti dal diritto aereo, la Convenzione si prefigge l'unificazione delle regole di responsabilità per il trasporto di passeggeri per mare. Nonostante quest'obiettivo sia condiviso da tutti gli Stati, la Convenzione di Atene ha faticato a met-

tersi in moto: si è dovuto attendere fino al 1987, cioè 13 anni dalla sua adozione, per raccogliere le dieci ratifiche necessarie per l'entrata in vigore. Il comitato giuridico dell'Organizzazione marittima internazionale ha addotto quale motivo principale dell'astensione di numerosi Stati l'importo relativamente esiguo dei massimali di responsabilità. Per questa ragione, esso ha approntato un nuovo protocollo che, pur mantenendo i principi di responsabilità contenuti nella Convenzione di Atene, prevede massimali di responsabilità sensibilmente più alti. Una conferenza tenutasi nel quadro dell'Organizzazione marittima internazionale (OMI) ha adottato questo protocollo il 29 marzo 1990. Finora soltanto uno Stato (Egitto) lo ha ratificato, ma in molti altri Stati sono in corso i lavori preparatori a tal fine. Perché il Protocollo possa entrare in vigore è necessaria la ratifica di dieci Stati.

La Svizzera aveva deciso di ratificare la Convenzione di Atene, allo scopo di promuovere l'armonizzazione del diritto in questo settore e, nel medesimo tempo, garantire una protezione minima ai passeggeri svizzeri. Grazie al sensibile innalzamento dei massimali di responsabilità, è possibile che il Protocollo del 1990 sia accettato meglio da numerosi Paesi marittimi rispetto alla Convenzione di Atene. Le modifiche apportate nel Protocollo soddisfano del resto gli interessi della Svizzera, soprattutto per quanto riguarda i passeggeri che devono eventualmente essere risarciti.

123.2 Commento delle principali disposizioni del Protocollo

Il nucleo materiale del Protocollo è costituito dall'*articolo II*, che innalza sensibilmente i massimali di responsabilità previsti dalla Convenzione di Atene.

Gli importi fissati nell'articolo II sono il risultato di un compromesso intervenuto tra la maggior parte dei Paesi industrializzati occidentali, che auspicavano massimali ancor più elevati, e i Paesi in sviluppo, che propugnavano importi molto inferiori. Sempre nell'ambito di questo compromesso, non è stato purtroppo possibile evitare che la franchigia venisse a sua volta considerevolmente aumentata, franchigia che può essere pattuita per il caso di danni causati a veicoli, oppure di perdita o danni subiti da altri bagagli (art. II n. 3 cpv. 4). L'articolo II stabilisce inoltre le modalità di conversione della valuta nazionale in diritti speciali di prelievo (DSP). Dal profilo del contenuto, il Protocollo del 1990 riprende le disposizioni di quello del 1976 relativo alla Convenzione di Atene.

L'*articolo III* disciplina i legami tra gli Stati partecipanti della Convenzione e/o del Protocollo del 1990. La questione potrebbe divenire attuale per la Svizzera dopo un'eventuale ratifica del Protocollo, poiché il nostro Paese denuncierebbe la Convenzione soltanto dopo l'adesione al Protocollo di tutti gli Stati parte alla Convenzione. La regolamentazione prevista nel Protocollo, secondo cui tra le due Parti è sempre poziore il diritto più recente ad esse applicabile, costituisce una soluzione appropriata, che può dare risultati soddisfacenti.

I massimali di responsabilità modificati sono i seguenti:

Morte/lesioni corporali	46 666 DSP ¹⁾	175 000 DSP
Veicoli	3 333 DSP	10 000 DSP
Bagagli di cabina	833 DSP	1 800 DSP
Altri bagagli	1 200 DSP	2 700 DSP

Oltre alle disposizioni usuali sulla firma, la ratifica, l'entrata in vigore e la denuncia, le disposizioni finali (art. IV-X) contengono una particolarità concernente la procedura di modifica. Ispirandosi largamente alle disposizioni già previste dal Protocollo del 1984 che modifica la Convenzione internazionale del 1969 sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi (FF 1986 II 647), l'*articolo VIII* del Protocollo del 1990 prevede anch'esso la possibilità di un'accettazione tacita di modificazioni degli importi del risarcimento.

Dopo che il comitato giuridico dell'OMI, su domanda di un determinato quorum degli Stati Parte, ha deliberato su una modifica dei massimali, e dopo che questa modifica è stata approvata da una maggioranza di due terzi, il cambiamento è notificato a tutti gli Stati contraenti. La modifica è ritenuta accettata, salvo se un quarto almeno degli Stati Parte ricorre entro un determinato termine. Una modifica accettata in tal modo tacitamente entra in vigore per tutti gli Stati Parte. Nessun emendamento può essere esaminato prima che siano passati cinque anni a contare dal giorno in cui il Protocollo è stato aperto alla firma; inoltre, dopo ciascun emendamento, i massimali applicabili precedentemente non possono subire aumenti superiori al 6 per cento annuo. Da ultimo, esiste un limite assoluto, pari al triplo del massimale inizialmente previsto.

Adottando il Protocollo, le vostre Camere dichiarano contemporaneamente di accettare la procedura di modificazione prevista per i massimali di responsabilità e, di conseguenza, la competenza del Consiglio federale di accettare o respingere gli emendamenti (cfr. anche FF 1980 II 681 seg. e 1986 II 561).

13 Ripercussioni finanziarie e sull'effettivo del personale

L'adozione delle convenzioni e dei protocolli in questione non implica spese supplementari per la Confederazione e non comporta conseguenze sull'effettivo del personale.

14 Programma di legislatura

Il disegno è stato annunciato nel programma di legislatura 1991-1995.

15 Relazioni con il diritto europeo

I presenti strumenti di diritto internazionale pubblico sono stati elaborati nel quadro dell'Organizzazione marittima internazionale, nella quale sono rappre-

¹⁾ Il corso del diritto speciale di prelievo (DSP) si aggira attualmente intorno a 2 franchi svizzeri.

sentati tutti i membri della CE. Le convenzioni e i protocolli recano l'impronta impressa da questi Paesi: si può dunque ritenere che i testi siano conformi alle norme giuridiche della CE.

16 Basi giuridiche

L'articolo 8 della Costituzione federale autorizza la Confederazione a concludere trattati con l'estero. La competenza dell'Assemblea federale di ratificare trattati risulta dall'articolo 85 numero 5 della Costituzione.

Le convenzioni e i protocolli che vi sottoponiamo sono tutti denunciabili a breve termine e non implicano nessuna adesione a un'organizzazione internazionale (art. 89 cpv. 3 lett. a e b Cost.).

Secondo la prassi del nostro Consiglio, devono obbligatoriamente essere sottoposti al referendum facoltativo secondo l'articolo 89 capoverso 3 lettera c della Costituzione federale soltanto i trattati che contengono diritto uniforme, nell'insieme direttamente applicabile, disciplinante in dettaglio un settore giuridico ben definito e sufficientemente importante per giustificare sul piano nazionale, per analogia, l'elaborazione di una legge particolare (FF 1988 II 801).

Il Parlamento ha precisato tale prassi, stabilendo che in casi particolari potrebbe sussistere unificazione multilaterale del diritto, pur essendo le norme in questione poco numerose, in ragione della portata e della natura di tali norme o della presenza di organi internazionali di controllo (cfr. FF 1988 II 801, Boll. uff. S 1986 488 segg.; N 1986 1230 segg.; S 1987 24 segg.).

L'analisi sotto questo profilo delle convenzioni e dei protocolli qui esaminati porta alle seguenti conclusioni:

- *Convenzione internazionale per la repressione di atti illeciti contro la sicurezza della navigazione marittima e Protocollo che la completa*: né la Convenzione, né il Protocollo contengono disposizioni direttamente applicabili. I due strumenti obbligano piuttosto gli Stati a creare, a livello di diritto nazionale, le condizioni che permettano di applicare la Convenzione.
- *Convenzione internazionale del 1989 sull'assistenza*: la Convenzione è direttamente applicabile e adempie dunque una condizione di base richiesta dall'articolo 89 capoverso 3 lettera c della Costituzione. Considerata la sua limitata portata e il suo carattere assai tecnico, la Convenzione non possiede il grado minimo, qualitativo e quantitativo, di un'unificazione multilaterale del diritto, richiesto dal predetto disposto costituzionale.
- *Protocollo del 1990 che modifica la Convenzione di Atene*: il Protocollo del 1990 è direttamente applicabile. Il suo campo d'applicazione materiale tratta tuttavia soltanto la questione dei massimali di responsabilità. Vista la portata ristretta del Protocollo, non è necessario sottoporlo al referendum facoltativo giusta l'articolo 89 capoverso 3 lettera c della Costituzione.

Vi proponiamo dunque un solo decreto federale che non sottostà al referendum facoltativo.

2 Modifiche della legge sulla navigazione marittima

21 In generale

211 Il punto della situazione

Le prime basi legali della navigazione marittima sotto bandiera svizzera furono poste dal Consiglio federale cinquant'anni fa, il 9 aprile 1941, per mezzo di una decisione fondata sul diritto d'urgenza. Il 23 settembre 1953 l'Assemblea federale adottò la legge svizzera sulla navigazione marittima, istituendo il fondamento legale propriamente detto sul quale si basa ancor oggi la navigazione marittima svizzera. La legge federale sulla navigazione marittima sotto bandiera svizzera (LNM; RS 747.30) entrò in vigore il 1° gennaio 1957.

Le condizioni legali che reggono l'attribuzione della bandiera svizzera in mare riflettono innegabilmente concezioni risalenti alla seconda guerra mondiale e all'immediato dopoguerra, quando rivestiva un'importanza capitale la delimitazione nazionale dei battelli svizzeri e delle persone legate al loro esercizio rispetto agli interessi stranieri. Già nel 1976 fu necessario attenuare le rigorose prescrizioni di finanziamento, e venne ammesso un finanziamento proveniente dall'estero fino a un massimo della metà del valore della nave. La necessità di una liberalizzazione ancor più spinta si è fatta strada recentemente, poiché il mercato monetario e i capitali svizzeri non erano più sufficienti a coprire adeguatamente i bisogni di finanziamento delle imprese marittime; dal profilo della concorrenza quest'ultime sono infatti svantaggiate nei confronti delle bandiere estere e abbandonano per questo motivo la bandiera svizzera. Inoltre, le concezioni di diritto internazionale sulla necessità di un legame effettivo con lo Stato di bandiera si sono modificate. Per esempio, nella Convenzione internazionale del 29 aprile 1958 concernente l'alto mare (RS 0.747.305.12), l'articolo riguardante i legami effettivi tra la nave e lo Stato di bandiera prescrive che tale Stato deve esercitare una giurisdizione e un controllo effettivo in materia tecnica, amministrativa e sociale sulle navi che battono la loro bandiera. Questa norma è stata ripresa, nelle sue grandi linee, nella Convenzione delle Nazioni Unite del 14 dicembre 1982 non ancora entrata in vigore. La Convenzione delle Nazioni Unite del 7 febbraio 1986 sulle condizioni di iscrizione delle navi, parimenti non ancora entrata in vigore, prevede che ogni Stato deve disciplinare la partecipazione finanziaria dei suoi cittadini alla proprietà di una nave, in modo da poter esercitare effettivamente la giurisdizione e il controllo sulle navi che battono la sua bandiera.

L'analisi delle condizioni svizzere di iscrizione delle navi di alto mare dimostra che tali norme hanno finora dato buoni risultati. Non va tuttavia del tutto persa di vista l'evoluzione della politica mondiale e del diritto internazionale, né il processo sempre più avanzato d'integrazione europea. Proprio nel campo della navigazione marittima, con i suoi importanti rapporti di interdipendenza internazionali, non bisogna escludere un alleviamento, per lo meno parziale, delle condizioni di iscrizione, finora estremamente rigorose. Per esempio, ogni cittadino di uno Stato Parte dell'Accordo sullo Spazio economico europeo (SEE) avrebbe di principio il diritto, conformemente alla *libertà di residenza e al principio di non discriminazione*, di far iscrivere una nave sotto bandiera

svizzera. Siccome questo principio, nella navigazione marittima, non è stato messo in vigore nemmeno nella CE, la presente modifica della legge non vi è stata sottoposta nel contesto dell'accordo SEE. Una conferma dettagliata, a livello legislativo, di tutte le condizioni di iscrizione non appare di conseguenza attualmente opportuna. Per questa ragione, vi proponiamo, senza voler modificare sostanzialmente il carattere del diritto di iscrizione, di disciplinare per via d'ordinanza, piuttosto che per mezzo di una legge, i dettagli concernenti l'iscrizione delle navi svizzere di alto mare.

212 Risultati della procedura preliminare

Il 14 ottobre 1991, la Commissione svizzera della navigazione marittima, composta di rappresentanti delle autorità e delle cerchie private particolarmente interessate (parti sociali, Associazione svizzera di navigazione, Vorort), si è pronunciata in favore della presente modifica della legge.

22 Parte speciale

Articolo 10 capoverso 2

Vi proponiamo qui di seguito diverse modifiche della legge sulla navigazione marittima, tra l'altro nel campo dell'iscrizione di navi, volte a far disciplinare talune disposizioni di dettaglio per via d'ordinanza piuttosto che mediante la legge. Di conseguenza, l'ordinanza sulla navigazione marittima conterrà in avvenire anche disposizioni relative al diritto di iscrizione. La modifica dell'articolo 10 capoverso 2 tiene dunque conto di questo nuovo contesto, in quanto la riserva è formulata, oltre che della legge, anche in favore dell'ordinanza sulla navigazione marittima.

Articolo 19

Secondo il tenore attuale dell'articolo 19, l'azienda che intende mettere in esercizio una nave sotto bandiera svizzera deve avere la sede principale e il centro effettivo d'affari in Svizzera. Il criterio di sede principale, che si aggiunge a quello di centro effettivo d'affari, non assume significato autonomo, considerato che l'azienda deve avere sede in Svizzera e, nel medesimo tempo, adempiere le condizioni di cui agli articoli 20-24. Per questa ragione vi proponiamo che il criterio della sede principale non figuri più tra le condizioni di base per l'iscrizione in Svizzera.

Articolo 20

Conformemente all'articolo 20 della legge, una nave può navigare sotto bandiera svizzera soltanto se tutte le persone che partecipano alla società che ne è proprietaria sono cittadini svizzeri. Le condizioni necessarie per iscrivere sotto bandiera svizzera una nave sono disciplinate nella legge sulla navigazione marittima in un modo a tal punto dettagliato, da rendere superflua una regolamentazione nella relativa ordinanza esecutiva (ordinanza sulla navigazione marittima, RS 747.301). Regolamentando la materia in modo dettagliato già a li-

vello di legge, il legislatore del 1953 intendeva istituire per le navi svizzere di alto mare, per i motivi esposti nel numero 2.1, un disciplinamento per quanto possibile rigido.

Tenuto conto della crescente internazionalizzazione, diventa sempre più difficile soddisfare l'esigenza legale della partecipazione esclusivamente svizzera. Va tuttavia rilevato che questa tendenza è destinata a rafforzarsi nel contesto dell'integrazione europea. Nonostante quest'evoluzione, non è opportuno modificare alla leggera le vigenti condizioni di iscrizione. Ci sembra di conseguenza preferibile non cambiare la situazione giuridica materiale e di introdurre, mediante una delega al nostro Collegio, la flessibilità che permetta di procedere agli adattamenti che potrebbero rivelarsi indispensabili in un secondo tempo. Le condizioni d'iscrizione contenute nella legge dovrebbero quindi essere trasferite nell'ordinanza sulla navigazione marittima. Il nuovo testo della disposizione permette al Consiglio federale di agire in modo autonomo dal profilo materiale e formale. Tuttavia, l'autonomia verrebbe limitata dal profilo materiale se il diritto internazionale prevedesse norme cogenti in materia.

Articolo 21

Vale anche per questa disposizione quanto detto a proposito dell'articolo 20 per gli organi di controllo e d'amministrazione delle società proprietarie di battelli svizzeri.

Articolo 22 capoverso 1

Per controllare il rispetto effettivo delle prescrizioni sulla nazionalità previste dall'articolo 20, è opportuno mantenere l'esigenza delle azioni nominative. In virtù della revisione del diritto della società anonima, che entrerà in vigore il 1° luglio 1992, l'emissione di azioni nominative vincolate sarà possibile soltanto se previsto dagli statuti. La LNM non dovrebbe scostarsi sostanzialmente dalla nuova legislazione: un rinvio al Codice delle obbligazioni in generale è dunque preferibile all'enumerazione di singole disposizioni.

Il nuovo tenore dell'articolo 22 capoverso 1 non prevede disposizioni particolari concernenti il trasferimento di parti sociali di una società a garanzia limitata (s.a.g.l.), dato che la maggioranza dei tre quarti dei soci prescritta dal Codice delle obbligazioni garantisce un controllo sufficiente. Da ultimo, per i motivi già spiegati nel commento all'articolo 10 capoverso 2, è necessario un rinvio all'ordinanza sulla navigazione marittima.

Articolo 23

Le modificazioni fin qui proposte concernenti le prescrizioni legali in materia di nazionalità per i proprietari di navi svizzere rendono necessario un procedimento analogo per le società commerciali e le persone giuridiche che partecipano a imprese proprietarie di navi.

Articolo 24

In occasione della revisione del 1977 della legge, il legislatore ha previsto la possibilità, ammessa finora soltanto a titolo eccezionale, di finanziare una nave svizzera con capitali stranieri, alle seguenti condizioni:

- l'impresa svizzera deve specificare, mediante un certificato di finanziamento completo, l'origine dei mezzi finanziari esteri investiti nella nave; essi non devono pregiudicare il suo diritto di disporre della nave;
- i creditori esteri sono tenuti ad accettare, a domanda dell'Ufficio svizzero della navigazione marittima, il rimborso immediato del debito, anche nel caso non sia osservato il termine legale di preavviso;
- i capitali esteri non possono costituire più della metà del valore contabile della nave;
- non deve risultare pregiudicato il richiesto influsso svizzero sull'impresa e sulla condotta della nave.

L'applicazione dei limiti vigenti per la partecipazione estera diventa sempre più discutibile e problematica in ragione della crescente interdipendenza dei mercati monetari e dei capitali. Ciò influisce soprattutto sulla terza delle condizioni precitate, vale a dire quella concernente la limitazione dell'investimento di fondi esteri. Per questo motivo utilizzeremo immediatamente, non appena entrata in vigore, la norma di delega che vi proponiamo, in modo da rendere possibile il finanziamento integrale di navi svizzere con mezzi finanziari esteri. Nel medesimo tempo, la copertura mediante fondi propri di una parte del valore della nave deve essere mantenuta, riducendone però la quota dal 25 al 20 per cento. Il rinnovo dell'azione di fideiussione per navi battenti bandiera svizzera, proposto recentemente dal nostro Consiglio (FF 1992 I 1) si prefigge d'altronde lo stesso obiettivo ed estende la fideiussione anche ai prestiti esteri in valuta estera.

Articolo 25

Si tratta qui di un mero adeguamento redazionale, reso necessario dal fatto che le disposizioni enumerate nell'articolo 25 non contengono più le condizioni vere e proprie, ma soltanto i principi in materia di iscrizione.

Articolo 30 capoversi 2 e 2^{bis}

Secondo il tenore attuale dell'articolo 30 della legge sulla navigazione marittima, le navi ammesse nel registro navale svizzero devono avere una stazza lorda di almeno 300 tonnellate. I proprietari di natanti più piccoli hanno sì la possibilità di ottenere la bandiera svizzera tramite l'iscrizione nel registro degli yacht, ma in questo caso è loro vietato l'uso commerciale della nave. Inoltre, non è possibile gravare gli yacht di diritti reali.

La determinazione di una dimensione minima per le navi è conforme agli usi internazionali e si giustifica per il fatto che le regole valide per la costruzione e l'armamento delle navi non potrebbero essere applicate a navi di stazza più modesta. Sotto questo profilo, si giustifica incontestabilmente di operare una distinzione di principio tra navigazione di diporto per gli scafi piccoli, da un lato, e navigazione commerciale per le navi di dimensioni superiori, dall'altro. Il solo difetto della soluzione attuale risiede nella sua rigidità. Navi con una stazza appena inferiore a 300 tonnellate lorde, ma che ciononostante adempiono le norme internazionali in materia di sicurezza e di armamento, possono essere ammesse soltanto nel registro degli yacht, riducendone le possibilità di sfruttamento (nessuna possibilità di uso commerciale, nessuna possibilità di ipotecarle).

Il proposto complemento all'articolo 30 capoverso 2^{bis} dovrebbe introdurre una certa flessibilità in questa rigida regolamentazione, senza arrecare pregiudizio alla ripartizione sopramenzionata tra navigazione commerciale con grandi bastimenti e navigazione da diporto con barche di dimensioni più modeste. Il carattere eccezionale del capoverso 2^{bis} conferma quest'impostazione. L'eccezione si riferisce tuttavia soltanto alla dimensione della nave, mentre tutte le altre condizioni devono essere adempite come nel caso delle navi più grandi. L'ammissione eccezionale di una piccola nave richiede comunque che vi sia un'interesse svizzero particolare all'iscrizione, il che presuppone a sua volta un legame particolare tra la Svizzera e l'imbarcazione. Ai sensi della nuova disposizione, il legame tra la nave e la bandiera svizzera potrebbe, per esempio, essere ammesso per un natante usato dall'industria turistica svizzera, le cui caratteristiche ben determinate lo pongono in rapporti stretti con un luogo o una regione svizzera determinata. Questa disposizione deve dunque essere applicata in modo molto restrittivo.

Nel medesimo tempo, adattiamo la terminologia del capoverso 2 a quella della Convenzione internazionale del 1969 sulla stazzatura delle navi (RS 0.747.305.412), che ha introdotto il termine «stazza lorda» in luogo di «tonnellaggio lordo».

Articolo 33 capoverso 2

L'articolo 33 capoverso 2 disciplina in tutti i dettagli i dati che la richiesta di iscrizione deve contenere. Considerato che la presente revisione intende trasferire nell'ordinanza le regole di dettaglio sull'iscrizione attualmente contenute nella legge, vi proponiamo di fissarne nella legge soltanto i principi.

Articolo 34

La norma di delega introdotta dall'articolo 33 capoverso 2 comprende anche la competenza di determinare i documenti da presentare unitamente alla richiesta di iscrizione. L'attuale articolo 34 può dunque essere abrogato, senza bisogno di sostituirlo.

Articolo 35 capoverso 1

Affinché le condizioni di iscrizione applicabili alla navigazione non commerciale concordino con quelle richieste per la navigazione commerciale, si raccomanda un riferimento alle disposizioni legali previste dagli articoli 20 e 21 della legge.

Articolo 37 capoverso 3

L'articolo 37 capoverso 3 è adattato alle modifiche dell'articolo 24.

Articolo 46 capoverso 1

Come per le modifiche precedenti, si tratta qui soltanto di una semplice rettificazione del numero degli articoli ai quali la disposizione fa riferimento.

Articolo 56

La modifica che vi proponiamo è soltanto formale e riguarda unicamente il titolo marginale. In considerazione dei compiti del capitano descritti in questo

articolo, il titolo marginale «compiti di stato civile» ci sembra troppo restrittivo. Vi proponiamo di sostituirlo con «compiti di diritto civile».

Articolo 60 capoverso 1

L'occasione offerta dalla presente revisione può servire anche per sostituire una designazione dell'equipaggio che si presta a confusione. La formulazione «il capitano e tutta l'altra gente di mare» utilizzata nell'articolo 60 capoverso 1 è stata talvolta mal interpretata, considerando il capitano come facente parte della «gente di mare». Proprio nel contesto del contratto di arruolamento (art. 68 segg. LNM), va rilevato che, contrariamente ai marinai, il capitano presta la sua opera secondo un contratto di lavoro ai sensi del Codice delle obbligazioni e non secondo un contratto d'arruolamento. Per questo motivo, vi proponiamo di impiegare in questa disposizione una formulazione più chiara.

Articolo 61 capoverso 1

Nell'interesse dell'approvvigionamento economico del Paese, è importante prevedere sempre che vi sia un numero sufficiente di cittadini svizzeri a bordo delle navi svizzere. Nondimeno, fissare un numero di capitani e di marinai di nazionalità svizzera a bordo delle nostre navi non sarebbe la soluzione migliore, visto che i salari usuali nella marineria internazionale non sono certamente tali da convincere un gran numero di Svizzeri ad abbracciare una carriera professionale sul mare. È d'altronde risaputo che il reclutamento di marinai è più difficile in un paese senza coste piuttosto che in un paese di lunga tradizione marinara. Sarebbe molto più opportuno corrispondere pagamenti compensatori ai dipendenti, come dimostrato eloquentemente da una serie di misure accolte favorevolmente (cfr. FF 1989 I 995).

Articolo 87 capoverso 2

Per quanto concerne i termini di prescrizione, la legge si ispira in larga misura al Codice delle obbligazioni. Essa prevede tuttavia nell'articolo 87 capoverso 2 un termine di prescrizione speciale di un anno in caso di locazione di nave, di nolo e di trasporto marittimo. Secondo la versione attuale, questo termine di prescrizione non si applica in caso di dolo e di colpa grave; per quanto concerne il contratto di trasporto marittimo, la legge contraddice dunque l'articolo 3 paragrafo 6 della Convenzione internazionale su l'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico (RU 1954 672), ratificata dalla Svizzera nel 1954, che prevede espressamente «in qualsiasi caso» un termine di prescrizione di un anno. Quando fu ratificata la citata Convenzione, si trascurò di adattare la legge sulla navigazione marittima. Al fine di armonizzare il diritto svizzero con quello internazionale, vi proponiamo dunque di adattare in questo senso l'articolo 87 capoverso 2. Nell'interesse di un disciplinamento uniforme in materia di termini di prescrizione per i tre tipi di contratto trattati nel capoverso e di una parificazione delle parti stipulanti un trasporto marittimo, vi raccomandiamo di non limitare la modifica al solo contratto di trasporto marittimo, bensì di estenderla al contratto di locazione di navi e al contratto di nolo.

Articolo 91 capoverso 3

Secondo l'articolo 91 capoverso 3, le disposizioni del Codice delle obbligazioni (CO; RS 220) si applicano «di massima» anche alla locazione e alla sublocazione di navi. Tenuto conto della vasta modifica della legislazione in materia di locazione entrata in vigore il 1° luglio 1990, modifica che prevede numerose norme specifiche per la locazione di locali d'abitazione e commerciali, sembra opportuno formulare con maggior precisione il riferimento generale alle predette disposizioni. È evidente che le norme speciali contenute nella legge sulla navigazione marittima, come quelle relative all'autorizzazione della sublocazione, alle esigenze formali del contratto di locazione e ai termini di disdetta, sono peggiori rispetto alle corrispondenti disposizioni del CO. Nondimeno, anche con il nuovo tenore dell'articolo 91 capoverso 3 LNM, possono applicarsi senza problemi alla locazione di navi gli articoli 255, 256 capoverso 1, 257, 257c, 257f capoverso 1, 257g, 258 capoverso 1, 259a capoverso 1, 259b-f, 261, 261a, 266, 266a, 266g, 266h, 267 capoverso 1 e 267a CO.

Non sono invece applicabili alla locazione di navi le seguenti disposizioni del CO:

- L'articolo 256 capoverso 2: la nullità delle clausole che derogano a svantaggio del conduttore previste in contratti sotto forma di condizioni generali preformulate è contraria alla prassi nella navigazione marittima. La locazione di navi sono infatti di regola concluse per mezzo dei formulari standardizzati delle grandi organizzazioni marittime. La disposizione in questione sarebbe contraria agli usi e alle consuetudini internazionali.
- Neppure l'obbligo del locatore di fornire informazioni, stabilito nell'articolo 256a, è applicabile alla locazione di navi.
- Parimenti si creerebbe una situazione confusa, se si riprendesse l'articolo 257a relativo alla regolamentazione delle spese accessorie, siccome in materia si è già instaurata una consuetudine internazionale contraria al diritto svizzero.
- Lo stesso vale per la possibilità di recedere dal contratto in caso di mora al pagamento (art. 257d). Una disdetta senza preavviso non può entrare in linea di conto per la locazione di navi; una simile fattispecie dovrebbe essere semmai risolta secondo le regole sulla mora dell'articolo 107 CO.
- Per quanto concerne le disposizioni relative al ripristino (art. 258, 259 segg.), esse non rispondono, fatta eccezione dell'articolo 259f, alla situazione particolare della locazione di navi.

Articolo 92 capoversi 4 e 5

La seconda parte del capoverso 4 dell'articolo 92 rinvia alle disposizioni degli articoli 259 capoverso 2 e 260 del vecchio diritto della locazione, che prevedeva il principio «Kauf bricht Miete» e la possibilità dell'annotazione della locazione nel registro fondiario. L'articolo 261 del nuovo diritto prevede invece che anche in caso di alienazione i rapporti giuridici derivanti dalla locazione passano all'acquirente con la proprietà della cosa. L'annotazione della locazione nel registro fondiario è ora disciplinata dall'articolo 261b senz'altra modifica mate-

riale. Dato che l'articolo 91 capoverso 3 LNM fa un riferimento generale alle disposizioni del CO sulla locazione, non è necessario menzionare espressamente l'articolo 261; è invece indispensabile un rinvio all'articolo 261b CO, poiché il diritto all'annotazione per la locazione di navi non potrebbe derivare da questa disposizione, che si applica unicamente ai beni immobiliari. Per una migliore sistematica del testo, vi raccomandiamo di prevedere per il diritto all'annotazione un capoverso a sé stante.

Articolo 118 capoverso 1

Con il presente messaggio, vi abbiamo raccomandato l'adesione della Svizzera al Protocollo del 1990 relativo al trasporto per mare di passeggeri e dei loro bagagli. Per tener conto di questa modificazione della situazione giuridica internazionale, nell'articolo 188 capoverso 1, occorre far rinvio a detto Protocollo, sottolineando però esplicitamente che quest'ultimo avrà effetto sul piano interno soltanto dopo la sua entrata in vigore a livello di diritto internazionale.

Articolo 121 capoverso 2

Dato che nel numero 122 abbiamo sottoposto alla vostra approvazione la Convenzione internazionale del 1989 sull'assistenza, è necessario, in vista della sua entrata in vigore, procedere ai necessari adattamenti della legge sulla navigazione marittima. Per questo motivo, l'articolo 121 capoverso 2 LNM deve menzionare la Convenzione del 1989 e non quella del 1910. Questa modifica permette non soltanto di armonizzare il diritto interno con quello internazionale, ma inoltre di rendere applicabili le disposizioni della nuova convenzione a tutte le navi battenti bandiera svizzera. Ne consegue che le navi svizzere sono rette dalla Convenzione del 1989 anche quando si trovano nelle acque di Stati che non ne sono parte, nella misura in cui il diritto svizzero sia applicabile secondo le regole del diritto privato internazionale.

L'articolo 13 capoverso 2 della Convenzione internazionale del 1989 sull'assistenza fa espressamente salva la possibilità per gli Stati Parte di designare, in virtù della rispettiva legge nazionale e tra i diversi proprietari dei beni tratti in salvo, la parte che sarà tenuta a remunerare il salvatore. Ovviamente, questa parte avrà un diritto di regresso nei confronti degli altri proprietari in causa. Questa disposizione è conforme all'attuale articolo 121 capoverso 2 della legge sulla navigazione marittima, articolo inserito nel 1952 per evitare che l'armatore che ha prestato assistenza eserciti il regresso contro ognuno dei proprietari dei valori salvati, vale a dire contro un grande numero di caricatori (FF 1952 I 315, messaggio in lingua francese; non esiste una traduzione in italiano). Siccome queste considerazioni sono ancora attuali, vi proponiamo di mantenerle nella versione della Convenzione del 1989 sull'assistenza. La nozione di «assistenza» deve essere interpretata alla luce della terminologia usata nella Convenzione e comprende «qualsiasi azione o attività intesa ad assistere una nave o qualsiasi altro bene in pericolo in acque navigabili o in altre acque» (art. 1 lett. a della Convenzione del 1989 sull'assistenza).

La nuova Convenzione sull'assistenza non è ancora entrata in vigore. Per ottenere un parallelismo tra diritto interno e diritto internazionale, intendiamo attendere che la Convenzione del 1989 abbia effetto per il nostro Paese, prima di far entrare in vigore la nuova versione del presente articolo.

Articolo 122 capoverso 2

Secondo l'articolo 122 capoverso 2, l'avaria comune è disciplinata dalle regole di York e di Anversa, nel tenore adottato ad Amburgo nel 1974. Tali regole, riconosciute oggi in tutto il mondo, sono opera del Comitato marittimo internazionale, formato da eminenti esperti di diritto marittimo. L'adattamento più recente risale all'estate del 1990. Per evitare che la LNM debba essere rivista in occasione di ogni nuova modifica delle regole, vi raccomandiamo di mantenere la loro validità di principio, lasciando al nostro Consiglio il compito di determinare la versione valida.

Articolo 126 capoverso 2

Giusta l'articolo 5 capoverso 3 LNM, il Consiglio federale ha fissato, per mezzo di una modifica dell'ordinanza sulla navigazione marittima (art. 44a), i nuovi massimali di responsabilità per gli armatori di navi della navigazione interna (cfr. a questo proposito FF 1986 II 702). L'articolo 126 capoverso 2 menziona però ancora i precedenti massimali, anche se quest'ultimi non hanno più nessun significato materiale dopo la modifica dell'ordinanza sulla navigazione marittima. Per rimediare a questa situazione giuridica che potrebbe generare confusione, vi proponiamo di sopprimere le lettere a e b del capoverso 2 dell'articolo 126.

Articolo 148

Sempre più spesso le convenzioni internazionali prescrivono obbligatoriamente la tenuta di determinati documenti. L'articolo 148 menziona l'«obbligo legale» di tenere e di conservare in buono stato i libri prescritti dalla legge. Questa formulazione non è del tutto chiara, in quanto non si sa se i documenti prescritti dalle convenzioni internazionali siano retti da questa norma penale. Per evitare ogni possibile malinteso, vi proponiamo di menzionare esplicitamente le convenzioni internazionali nel testo legale. Nel contempo, diamo al testo una formulazione più chiara, che non implica alcuna modificazione materiale.

Articolo 158 capoverso 5

L'origine del presente disciplinamento, secondo cui le multe versate all'Ufficio svizzero della navigazione marittima devono essere utilizzate a scopi di previdenza a favore della gente di mare bisognosa risale al decreto del 20 gennaio 1942 concernente il contratto d'arruolamento della gente di mare. Questa finalità non ha per niente perso la sua ragione d'essere, ma un'analisi dello sviluppo del fondo permette di constatare che vi si è fatto ricorso molto raramente. Negli ultimi 30 anni, sono stati prelevati soltanto 72 000 franchi, mentre l'attivo attuale ammonta a più di 290 000 franchi. Il fatto che si ricorra molto raramente al fondo si spiega soprattutto con la copertura di cui di regola beneficiano i marinai in virtù del sistema di assicurazione sociale istituito in Svizzera dopo la fine della seconda guerra mondiale.

Per questo motivo vi raccomandiamo di diversificare le destinazioni possibili di queste risorse; oltre ad estendere le prestazioni ai famigliari bisognosi, l'Ufficio svizzero della navigazione marittima dovrebbe pure avere la possibilità di ricompensare le prestazioni particolari di marinai naviganti sotto bandiera svizzera, in caso di salvataggio di vite umane in mare, per esempio, o di sostenere, mediante contributi, la pubblicazione di opere concernenti la navigazione marittima svizzera. Potrebbero entrare in considerazione anche contributi a progetti di ricerca scientifica, per esempio nel campo del diritto marittimo, a condizione che rivestano un interesse per la navigazione marittima svizzera. Le prestazioni di previdenza dovrebbero avere tuttavia la precedenza. L'ordine delle priorità e la descrizione precisa delle destinazioni possibili dovranno essere fissate da un regolamento emanato dal Dipartimento federale degli affari esteri, in qualità di autorità di vigilanza.

23 Conseguenze finanziarie e ripercussioni sull'effettivo del personale

Le modifiche proposte non implicano spese supplementari per la Confederazione e non hanno effetto alcuno sull'effettivo del personale.

24 Programma di legislatura

Il disegno è stato annunciato nel programma di legislatura 1991-1995.

25 Rapporti con il diritto europeo

Fatti salvi gli adattamenti del diritto internazionale, di per sé compatibile con il diritto europeo (cfr. n. 15), le modifiche proposte tendono soprattutto a trasferire nell'ordinanza le condizioni dettagliate di iscrizione delle navi svizzere. L'auspicata flessibilità permetterà in futuro di adattare al diritto europeo il diritto svizzero in materia di registro, nel caso ciò dovesse rivelarsi necessario.

26 Costituzionalità

Secondo l'articolo 24^{ter} della Costituzione, la legislazione sulla navigazione marittima è di competenza federale.

Le modifiche proposte si fondano di principio su questo disposto, nonché sugli articoli 64 e 64bis della Costituzione federale relativi alla competenza della Confederazione in materia di diritto civile e penale.

**Decreto federale
concernente alcune convenzioni internazionali
relative alla navigazione marittima**

del

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,

visto l'articolo 8 della Costituzione federale;

visto il messaggio del Consiglio federale del 19 febbraio 1992¹⁾,

decreta:

Art. 1

¹ Sono approvate le seguenti convenzioni:

- a. Convenzione del 10 marzo 1988 per la repressione di atti illeciti contro la sicurezza della navigazione marittima;
- b. Protocollo del 10 marzo 1988 per la repressione di atti illeciti contro la sicurezza delle piattaforme fisse situate sulla piattaforma continentale;
- c. Convenzione internazionale del 1989 sull'assistenza;
- d. Protocollo del 1990 che modifica la Convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto per mare di passeggeri e dei loro bagagli.

² Il Consiglio federale è autorizzato a ratificarle.

Art. 2

Il presente decreto non sottostà al referendum in materia di trattati internazionali.

5019

Legge sulla navigazione marittima

Modificazione del

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera

visto il messaggio del Consiglio federale del 19 febbraio 1992¹⁾,

decreta:

I

La legge federale del 23 settembre 1953²⁾ sulla navigazione marittima sotto bandiera svizzera è modificata come segue:

Art. 10 cpv. 2

² Salvo disposizioni contrarie della presente legge o delle ordinanze che ne derivano, alla tenuta del registro del naviglio svizzero è applicabile per analogia la legislazione federale in materia di registro del naviglio.

Art. 19

III. Imprese private
1. Diritto all'iscrizione

Le aziende individuali, le società commerciali e le società cooperative iscritte nel registro svizzero di commercio, che adempiano le condizioni previste negli articoli 20-24 e la cui sede e centro effettivo d'affari si trovi in Svizzera, possono iscrivere le loro navi nel registro del naviglio svizzero.

Art. 20

2. Cittadinanza e domicilio

Fintanto che il diritto internazionale non disponga altrimenti, il Consiglio federale stabilisce le condizioni in materia di cittadinanza e di domicilio che devono adempiere le persone fisiche, i titolari di un'azienda individuale, i soci, gli accomandanti, gli azionisti, i soci di una società cooperativa o altri titolari di quote sociali nonché tutti i gerenti di una società in nome collettivo, in accomandita o a garanzia limitata.

¹⁾ FF 1992 II 1313

²⁾ RS 747.30

Art. 21

3. Organi di
amministrazione
e di controllo

Fintanto che il diritto internazionale non disponga altrimenti, il Consiglio federale stabilisce le condizioni in materia di cittadinanza e di domicilio che devono adempiere gli organi d'amministrazione e di gestione di una società anonima, in accomandita per azioni, a garanzia limitata o cooperativa, come pure le persone incaricate del controllo di queste società.

Art. 22 cpv. 1

¹ Tutte le azioni devono essere nominative. La società può, osservando le disposizioni del Codice delle obbligazioni¹⁾, rifiutare l'approvazione del trasferimento di azioni nominative in particolare qualora l'acquirente non adempia le condizioni stabilite dalla presente legge o dalle ordinanze che ne derivano.

Art. 23

5. Società e cre-
ditori interessati

Il Consiglio federale stabilisce ai sensi degli articoli 20 e 21 le condizioni che devono adempiere le società commerciali e le persone giuridiche le quali intervengono nell'impresa proprietaria della nave:

- a. come socio, accomandante, azionista, socio di una società cooperativa o titolare di quote sociali;
- b. come creditore di capitali investiti d'origine svizzera o usufruttuaria, oppure in virtù di altri diritti particolari;
- c. come ufficio di revisione.

Art. 24

6. Mezzi finan-
ziari

¹ Fintanto che il diritto internazionale non disponga altrimenti, il Consiglio federale emana prescrizioni sui fondi propri di cui il proprietario della nave deve disporre, come pure sull'origine dei capitali mutuati esteri investiti nella nave.

² Il proprietario deve disporre di fondi propri che rappresentino almeno il 20 per cento del valore contabile delle navi iscritte a suo nome; per ogni nave di cui è richiesta l'iscrizione, il prezzo d'acquisto è considerato come primo valore contabile.

³ Il Consiglio federale stabilisce fino in che misura e per quanto tempo i fondi propri, ove diminuiscano in seguito a perdite, possono rimanere al di sotto dei limiti fissati nel capoverso 2.

*Art. 25*Dichiarazione di
conformità

L'Ufficio svizzero della navigazione marittima attesta mediante una dichiarazione di conformità l'adempimento delle condizioni previste dagli articoli 18 a 24.

*Art. 30 cpv. 2 e 2^{bis}**² Concerne unicamente i testi tedesco e francese*

^{2bis} Eccezionalmente, l'Ufficio svizzero della navigazione marittima può ammettere alla navigazione navi con una stazza lorda inferiore a trecento tonnellate, se l'iscrizione è giustificata da un interesse svizzero particolare.

Art. 33 cpv. 2

² Il Consiglio federale stabilisce quali sono i dati che la richiesta deve contenere, come pure i documenti giustificativi da allegare alla richiesta.

*Art. 34**Abrogato**Art. 35 cpv. 1*

¹ Eccezionalmente, il Dipartimento federale degli affari esteri può autorizzare l'iscrizione nel registro del naviglio svizzero di navi appartenenti a persone fisiche, società commerciali o persone giuridiche, che adempiano le condizioni previste dagli articoli 20 e 21 e che utilizzino la nave per uno scopo filantropico, umanitario, scientifico, culturale o analogo; ne stabilisce le condizioni caso per caso.

Art. 37 cpv. 3

³ Un'ipoteca può essere iscritta nel registro del naviglio svizzero soltanto se l'Ufficio svizzero della navigazione marittima attesta che sono adempite le condizioni previste dall'articolo 24 capoverso 1.

Art. 46 cpv. 1

¹ Indipendentemente dal fatto che sia o no proprietario della nave, l'armatore di una nave svizzera deve adempiere le condizioni fissate per il proprietario dagli articoli 18-23, come pure quelle prescritte dal Consiglio federale concernenti l'origine dei capitali investiti nella sua impresa. Egli deve parimenti osservare, per quanto concerne l'equipaggio, le prescrizioni circa la nazionalità.

Art. 56 titolo marginale

Compiti di diritto civile

Art. 60 cpv. 1

¹ L'equipaggio della nave si compone del capitano e di tutta la gente di mare impiegata a bordo della nave e iscritta nel ruolo d'equipaggio.

Art. 61 cpv. 1

¹ Il Consiglio federale può emanare prescrizioni circa il numero minimo di capitani e di gente di mare svizzeri a bordo di navi svizzere.

Art. 87 cpv. 2

² Tutte le azioni fondate su contratti di locazione, di noleggio o di trasporto marittimo si prescrivono in un anno; in caso di contratto di locazione o di noleggio, a contare dalla scadenza del contratto, e in caso di contratto di trasporto, a contare dal giorno in cui la merce è stata riconsegnata o avrebbe dovuto essere riconsegnata.

Art. 91 cpv. 3

³ La locazione e la sublocazione di una nave sono sottoposte alle disposizioni generali del Codice delle obbligazioni¹⁾ sul diritto di locazione, in quanto esse siano compatibili con le particolarità della navigazione marittima.

Art. 92 cpv. 4 e 5 (nuovo)

⁴ Il contratto di locazione concluso per una durata indeterminata può essere disdetto in ogni tempo osservando un preavviso di quattro mesi.

⁵ La locazione di una nave può essere oggetto di un'annotazione nel registro del naviglio svizzero secondo l'articolo 261b del Codice delle obbligazioni¹⁾.

Art. 118 cpv. 1

¹ Per la responsabilità del vettore e dei suoi ausiliari verso i passeggeri e per i loro bagagli, sono applicabili gli articoli 1 e 3-21

¹⁾ RS 220

della Convenzione di Atene del 13 dicembre 1974¹⁾ relativa al trasporto per mare di passeggeri e dei loro bagagli, come pure, dopo la loro entrata in vigore, i relativi Protocolli del 1976²⁾ e del 1990³⁾.

Art. 121 cpv. 2

² Le disposizioni della Convenzione internazionale del 28 aprile 1989⁴⁾ sull'assistenza sono applicabili alla navigazione marittima sotto bandiera svizzera. Il pagamento del compenso deve essere effettuato dal proprietario della nave assistita. Questi ha diritto di regresso verso gli aventi diritto sugli altri valori salvati, proporzionalmente alle loro parti rispettive.

Art. 122 cpv. 2

² L'avaria comune è retta dalle regole di York e di Anversa. Il Consiglio federale stabilisce quali siano le disposizioni e il tenore applicabili⁵⁾.

Art. 126 cpv. 2

² Alla responsabilità dell'armatore sono applicabili gli articoli 48 capoversi 1 e 2 e 49; tuttavia, la sua responsabilità è limitata entro i massimali stabiliti dal Consiglio federale. Per quanto riguarda la limitazione della responsabilità, il proprietario della nave, il noleggiatore e il vettore sono parificati all'armatore.

Art. 148

Il capitano di una nave svizzera che contravviene all'obbligo prescrittogli dalla legge o da una convenzione internazionale:

- a. di tenere e conservare in buono stato il giornale di bordo, il ruolo d'equipaggio, il giornale di macchina o altri libri di bordo, verbali o documenti di controllo,
- b. di avere a bordo i libri, le carte, gli atti e i documenti prescritti,

è punito con la multa.

Negligenza nella
tenuta dei libri
di bordo

¹⁾ RS 0.747.356.1

²⁾ RS 0.747.356.11

³⁾ RU ...

⁴⁾ RU ...

⁵⁾ Allegato IX della presente legge.

Art. 158 cpv. 5

⁵ Le multe sono versate all'Ufficio svizzero della navigazione marittima, che le destina a scopi di previdenza in favore della gente di mare e dei loro famigliari. L'Ufficio svizzero della navigazione marittima può inoltre destinare detti fondi al sostegno di azioni intese in particolare a promuovere la navigazione marittima sotto bandiera svizzera, oppure al versamento di premi per ricompensare prestazioni particolari fornite da marinai. Il Dipartimento federale degli affari esteri emana un regolamento circa la destinazione del fondo.

II

¹ La presente legge sottostà al referendum facoltativo.

² Il Consiglio federale ne determina l'entrata in vigore.

5020

Convenzione per la repressione di atti illeciti contro la sicurezza della navigazione marittima

Gli Stati Parte della presente Convenzione,

tenendo presente gli obiettivi ed i principi della Carta delle Nazioni Unite relativi al mantenimento della pace e della sicurezza internazionali nonché allo sviluppo di amichevoli relazioni e della cooperazione tra gli Stati,

riconoscendo in particolare che ognuno ha diritto alla vita, alla libertà ed alla sicurezza della propria persona così come previsto nella Dichiarazione universale dei diritti dell'uomo e nel Patto internazionale sui diritti civili e politici, profondamente preoccupati per l'intensificazione, nel mondo intero, di atti di terrorismo di ogni genere che pongono a repentaglio o distruggono vite umane innocenti, mettono in pericolo le libertà fondamentali e seriamente minacciano la dignità delle persone,

considerando che atti illeciti diretti contro la sicurezza della navigazione marittima mettono in pericolo la sicurezza delle persone e dei beni, intralciano gravemente lo svolgimento dei servizi marittimi e indeboliscono la fiducia dei popoli della terra nella sicurezza della navigazione marittima,

considerando che tali atti sono motivo di grave preoccupazione per la comunità internazionale nel suo insieme,

convinti dell'urgente necessità di sviluppare una cooperazione internazionale tra gli Stati per quanto riguarda l'elaborazione e l'adozione di misure efficaci e di natura pratica per prevenire ogni atto illecito diretto contro la sicurezza della navigazione marittima, e perseguire in giudizio e punire gli autori di tali reati,

richiamando la Risoluzione 40/61 dell'Assemblea generale delle Nazioni Unite del 9 dicembre 1985, con la quale fra l'altro «si invitano tutti gli Stati unilateralmente ed in collaborazione con altri Stati, nonché gli organi competenti dell'Organizzazione delle Nazioni Unite, a contribuire alla eliminazione graduale delle cause di fondo del terrorismo internazionale ed a prestare una particolare attenzione a tutte le situazioni - tra cui il colonialismo, il razzismo, le situazioni che rivelano violazioni massicce e flagranti dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali, nonché quelle legate alla occupazione straniera - che potrebbero suscitare gli atti di terrorismo internazionale e porre a repentaglio la pace e la sicurezza internazionale»,

ricordando inoltre che la risoluzione 40/61 «inequivocabilmente condanna, in quanto criminali, tutti gli atti, metodi e pratiche di terrorismo, ovunque siano

¹⁾ Dal testo originale francese.

perpetrati e chiunque ne siano i loro autori, in particolare gli atti che mettono in pericolo le relazioni amichevoli tra gli Stati e la loro sicurezza»,

ricordando altresì che con la risoluzione 40/61 l'Organizzazione marittima internazionale era invitata a «studiare il problema del terrorismo a bordo di navi o contro di esse, al fine di formulare raccomandazioni per l'adozione di opportune misure»,

tenendo presente la risoluzione A.584(14), del 20 novembre 1985 dell'Assemblea dell'Organizzazione marittima internazionale, che richiedeva l'elaborazione di misure miranti a prevenire atti illeciti che pongano a repentaglio la sicurezza delle navi e l'incolumità dei loro passeggeri e dei loro equipaggi,

notando che gli atti dell'equipaggio i quali rientrano nella normale disciplina di bordo non sono presi in considerazione dalla presente Convenzione,

affermando l'auspicabilità di mantenere allo studio le norme relative alla prevenzione ed al controllo degli atti illeciti contro le navi e persone che si trovano a bordo di esse, al fine di aggiornarle se necessario e, a questo fine, prendendo nota delle «Misure volte a prevenire gli atti illeciti contro passeggeri ed equipaggi a bordo di navi», raccomandate dal Comitato per la sicurezza marittima dell'Organizzazione marittima internazionale,

affermando inoltre che le questioni non regolate dalla presente Convenzione continueranno ad essere disciplinate dalle norme e dai principi del diritto internazionale generale,

riconoscendo la necessità per tutti gli Stati, nella lotta contro gli atti illeciti diretti contro la sicurezza della navigazione marittima, di rispettare rigorosamente le norme ed i principi del diritto internazionale generale,

hanno convenuto quanto segue:

Articolo 1

Ai fini della presente Convenzione, per «nave» si intende un bastimento marittimo di qualsiasi tipo, che non sia fissato in permanenza al fondo del mare, compresi i congegni a portanza dinamica, i sommergibili e tutti gli altri mezzi galleggianti.

Articolo 2

1. La presente Convenzione non si applica:

- a) alle navi da guerra; oppure
- b) alle navi appartenenti ad uno Stato o gestite da uno Stato quando sono utilizzate come navi da guerra ausiliarie o a fini doganali o di polizia; oppure
- c) alle navi che sono state ritirate dalla navigazione o sono state disarmate.

2. La presente Convenzione è senza pregiudizi per le immunità di cui godono le navi da guerra o altre navi di Stato utilizzate a fini non commerciali.

Articolo 3

1. **Commette un reato chiunque illecitamente e intenzionalmente:**
 - a) con la violenza o con la minaccia di violenza s'impadronisce di una nave o ne esercita il controllo; oppure
 - b) compie un atto di violenza nei confronti di una persona che si trova a bordo di una nave, se questo atto è di natura tale da pregiudicare la sicurezza della nave; oppure
 - c) distrugge una nave o causa ad una nave o al suo carico danni che sono di natura tale da mettere in pericolo la sicurezza della navigazione della nave; oppure
 - d) colloca o fa collocare su una nave, con qualsiasi mezzo, un dispositivo o una sostanza atta a distruggere la nave o a causare alla nave o al suo carico danni che mettono in pericolo o sono di natura tale da mettere in pericolo la sicurezza della navigazione della nave; oppure
 - e) distrugge o danneggia gravemente installazioni o servizi di navigazione marittima o ne altera gravemente il funzionamento, qualora uno qualunque di tali atti sia di natura tale da mettere in pericolo la sicurezza della navigazione di una nave; oppure
 - f) comunica informazioni che sa essere erranee, mettendo così in pericolo la sicurezza di navigazione di una nave; oppure
 - g) ferisce o uccide una persona, qualora il fatto sia commesso con la commissione, o il tentativo di commissione di uno dei reati di cui alle lettere da a) ad f), del presente paragrafo.
2. **Commette altresì un reato chiunque:**
 - a) tenta di commettere uno dei reati di cui al paragrafo 1; oppure
 - b) istiga un'altra persona a commettere uno dei reati di cui al paragrafo 1, se il reato è effettivamente commesso, o si rende altrimenti complice della persona che commette tale reato; oppure
 - c) minaccia di commettere uno qualunque dei reati di cui alle lettere b), c) ed e) del paragrafo 1, se la minaccia è tale da mettere in pericolo la sicurezza della navigazione della nave in questione, sia tale minaccia o meno accompagnata, secondo la legislazione nazionale, da una condizione mirante a costringere una persona fisica o morale a compiere o ad astenersi dal compiere un qualsivoglia atto.

Articolo 4

1. La presente Convenzione si applica quando la nave naviga, o in base al suo itinerario di rotta, deve navigare in acque, attraverso acque o in provenienza da acque situate al di là dei limiti esterni del mare territoriale di un solo Stato, oppure oltre i limiti laterali del suo mare territoriale con gli Stati adiacenti.
2. Se la Convenzione non si applica in conformità con il paragrafo 1, le sue disposizioni sono tuttavia applicabili quando l'autore o il presunto autore del reato è scoperto sul territorio di uno Stato Parte diverso dallo Stato di cui al paragrafo 1.

Articolo 5

Ogni Stato Parte reprime i reati previsti all'articolo 3 con pene adeguate che tengono conto della natura grave di tali reati.

Articolo 6

1. Ogni Stato Parte adotta i provvedimenti necessari al fine di istituire la propria giurisdizione per giudicare i reati di cui all'articolo 3 quando il reato è commesso:

- a) contro o a bordo di una nave che, al momento della perpetrazione del reato, batte la bandiera di tale Stato; oppure
- b) nel territorio di tale Stato, compreso il suo mare territoriale; oppure
- c) da un cittadino di tale Stato.

2. Uno Stato Parte può parimenti istituire la propria giurisdizione per giudicare i medesimi reati:

- a) quando il reato è commesso da un apolide che ha la residenza abituale in tale Stato; oppure
- b) quando durante la perpetrazione del reato, un cittadino di tale Stato è stato trattenuto, minacciato, ferito o ucciso; oppure
- c) quando il reato è commesso allo scopo di costringere tale Stato a compiere un qualunque atto o ad astenersene.

3. Ogni Stato Parte che ha istituito la propria giurisdizione nei casi di cui al paragrafo 2 lo notifica al Segretario Generale dell'Organizzazione Marittima Internazionale (in appresso denominato «Segretario Generale»). Se in seguito detto Stato Parte elimina la legislazione che istituisce tale caso di giurisdizione, ne dà notifica al Segretario Generale.

4. Ogni Stato Parte adotta i provvedimenti necessari al fine di istituire la propria giurisdizione per giudicare i reati di cui all'articolo 3 nei casi in cui il presunto autore del reato si trova sul suo territorio ed esso non lo estrada verso uno qualsiasi degli Stati Parti che hanno istituito la loro giurisdizione, in conformità con i paragrafi 1 e 2 del presente articolo.

5. La presente Convenzione non esclude alcuna giurisdizione penale esercitata in conformità con la legislazione nazionale.

Articolo 7

1. Qualora ritenga che le circostanze lo giustificano ed in conformità con la propria legislazione, ogni Stato Parte nel territorio del quale l'autore o l'autore presunto del reato si trovino provvede alla detenzione di questa persona, o prende ogni altro provvedimento necessario per assicurare la sua presenza nel territorio per tutto il periodo di tempo necessario all'inizio di un procedimento penale o di una procedura di estradizione.

2. Tale Stato procede immediatamente ad una inchiesta preliminare per stabilire i fatti, in conformità con la propria legislazione.

3. Ogni persona nei cui confronti sono prese le misure di cui al paragrafo 1 del presente articolo ha diritto:

- a) di comunicare senza ritardo con il più vicino rappresentante qualificato dello Stato di cui è cittadino, o dello Stato che è altresì abilitato a stabilire tale comunicazione oppure, se si tratta di un apolide, dello Stato nel territorio del quale egli ha la sua residenza abituale;
- b) di ricevere la visita di un rappresentante di tale Stato.

4. I diritti di cui al paragrafo 3 si eserciteranno nell'ambito delle leggi e regolamenti dello Stato del quale si trova l'autore o il presunto autore del reato, rimanendo tuttavia inteso che queste leggi e regolamenti debbono consentire il raggiungimento completo dei fini per i quali i diritti sono concessi in virtù del paragrafo 3.

5. Quando uno Stato Parte ha messo in stato di detenzione una persona in conformità con le disposizioni del presente articolo, esso notifica immediatamente tale detenzione, nonché le circostanze che la giustificano, agli Stati che hanno istituito la loro giurisdizione in conformità con il paragrafo 1 dell'articolo 6 e, se lo ritenga opportuno, a tutti gli altri Stati interessati. Lo Stato che procede all'inchiesta preliminare di cui al paragrafo 2 del presente articolo comunica rapidamente le conclusioni pertinenti ai suddetti Stati ed indica loro se intende esercitare la propria giurisdizione.

Articolo 8

1. Il capitano di una nave di uno Stato Parte (lo «Stato della bandiera») può consegnare alle Autorità di ogni altro Stato Parte (lo «Stato destinatario») ogni persona nei confronti della quale abbia fondati motivi di ritenere che essa ha commesso uno dei reati di cui all'articolo 3.

2. Lo Stato della bandiera fa in modo che il capitano di una nave sia tenuto se ciò è in pratica possibile, e possibilmente prima di rientrare nel mare territoriale dello Stato destinatario con a bordo una persona che egli intenda consegnare in conformità con le disposizioni del paragrafo 1, a notificare alle autorità dello Stato destinatario il suo intento di consegnare tale persona e le ragioni che motivano questa decisione.

3. Lo Stato destinatario accetterà la consegna di tale persona, a meno che non abbia ragione di ritenere che la Convenzione non si applica ai fatti che motivano la consegna, ed agirà in conformità con le disposizioni dell'articolo 7. Ogni rifiuto di accettare la consegna di una persona deve essere accompagnato dall'indicazione delle ragioni che lo motivano.

4. Lo Stato di bandiera fa in modo che il capitano della sua nave sia tenuto a comunicare alle autorità dello Stato destinatario gli elementi di prova in suo possesso inerenti al presunto reato.

5. Uno Stato destinatario che ha accettato la consegna di una persona in conformità con le disposizioni del paragrafo 3 può a sua volta richiedere allo Stato della bandiera di accettare la consegna di questa persona. Lo Stato della ban-

diera esamina tale richiesta, e, se ritiene di accedervi, agisce in conformità con le disposizioni dell'articolo 7. Se lo Stato di bandiera respinge la richiesta comunica allo Stato destinatario le ragioni che motivano tale decisione.

Articolo 9

Nessuna disposizione della presente Convenzione pregiudica in qualsiasi maniera le norme del diritto internazionale relative all'esercizio della giurisdizione degli Stati in materia di indagini o di atti esecutivi a bordo di navi che non battono la loro bandiera.

Articolo 10

1. Lo Stato Parte del territorio del quale l'autore o il presunto autore del reato è scoperto è tenuto nei casi previsti dall'articolo 6, se non estrada la persona in questione, a sottoporre senza ritardo il caso, senza eccezioni di sorta a prescindere dal fatto che il reato sia stato commesso o meno sul suo territorio, alle proprie autorità competenti per l'esercizio dell'azione penale, secondo il procedimento previsto dalla propria legislazione. Dette autorità prendono la loro decisione alle stesse condizioni che per ogni altro reato di natura grave prevista dalle leggi dello Stato.

2. Ad ogni persona nei confronti della quale è aperto un procedimento in relazione ad uno dei reati previsti dall'articolo 3 sarà garantito un equo trattamento in tutte le fasi del procedimento, compreso il godimento di tutti i diritti e garanzie previsti per tale procedimento dalla legge dello Stato nel territorio del quale tale persona si trova.

Articolo 11

1. I reati di cui all'articolo 3 sono inclusi di pieno diritto come casi di estradizione in ogni trattato di estradizione in vigore fra Stati Parti alla presente Convenzione. Gli Stati Parti si impegnano a includere tali reati come casi di estradizione in ogni trattato di estradizione che sarà concluso tra gli stessi.

2. Se uno Stato Parte il quale subordina l'extradizione all'esistenza di un trattato riceve una richiesta di estradizione da un altro Stato Parte nei confronti del quale non è vincolato da un trattato di estradizione, lo Stato Parte richiesto ha facoltà di considerare la presente Convenzione come base legale per l'extradizione per quanto riguarda i reati di cui all'articolo 3. L'extradizione sarà subordinata alle altre condizioni stabilite dalla legislazione dello Stato Parte richiesto.

3. Gli Stati Parte che non subordinano l'extradizione all'esistenza di un trattato riconoscono i reati previsti all'articolo 3 come casi di estradizione sui loro rapporti reciproci, alle condizioni previste dal diritto dello Stato richiesto.

4. Se necessario, i reati di cui all'articolo 3 saranno considerati, ai fini dell'extradizione, tra Stati Parti, come commessi non solo nel luogo della loro perpe-

trazione, ma anche in un luogo soggetto alla giurisdizione dello Stato Parte che richiede l'estradizione.

5. Uno Stato Parte che riceve più di una richiesta di estradizione proveniente da Stati che hanno istituito al propria giurisdizione in conformità con le disposizioni dell'articolo 7, e che decide di non intentare l'azione penale, tiene debitamente conto, nel selezionare lo Stato verso il quale l'autore o il presunto autore della violazione deve essere estradato, degli interessi e delle responsabilità dello Stato Parte del quale la nave batteva la bandiera al momento della perpetrazione del reato.

6. Nell'esaminare una richiesta di estradizione avanzata ai sensi della presente Convenzione nei confronti del presunto autore di un reato, lo Stato richiesto tiene debitamente conto della possibilità per questa persona di esercitare effettivamente i suoi diritti, così come previsti al paragrafo 3 dell'articolo 7, nello Stato richiedente.

7. Le disposizioni di tutti i trattati e accordi di estradizione esistenti stipulati tra Stati Parti relative ai reati definiti nella presente Convenzione sono modificate tra gli Stati Parti nella misura in cui siano incompatibili con la presente Convenzione.

Articolo 12

1. Gli Stati Parti si accordano reciproca assistenza giudiziaria in tutta la misura del possibile per ogni procedimento penale relativo ai reati previsti nell'articolo 3, compreso l'ottenimento degli elementi di prova di cui dispongono e che sono necessari ai fini del procedimento.

2. Gli Stati Parti adempiono ai loro obblighi ai sensi del paragrafo 1 in conformità con i trattati di assistenza giudiziaria eventualmente in vigore tra di loro. In assenza di tali trattati, gli Stati Parti si prestano assistenza in conformità con la propria legislazione nazionale.

Articolo 13

1. Gli Stati Parti collaborano alla prevenzione dei reati previsti all'articolo 3, in particolare:

- a) adottando ogni possibile misura per prevenire la preparazione nei loro rispettivi territori dei reati destinati ad essere perpetrati all'interno o all'esterno dei loro territori;
- b) scambiando informazioni in conformità con le disposizioni della loro legislazione nazionale e coordinando le misure amministrative di altro genere opportune al fine di prevenire la perpetrazione dei reati di cui all'articolo 3.

2. Quando il viaggio di una nave è stato ritardato o interrotto a causa della perpetrazione di un reato previsto all'articolo 3, lo Stato Parte nel territorio del quale si trovano la nave, i passeggeri o l'equipaggio, deve fare tutto il possibile per evitare che la nave, i suoi passeggeri, il suo equipaggio o il suo carico siano indebitamente trattenuti o ritardati.

Articolo 14

Ogni Stato Parte il quale abbia motivo di ritenere che sarà commesso un reato previsto dall'articolo 3 fornisce, in conformità con la propria legislazione nazionale, il più rapidamente possibile, ogni informazione utile in suo possesso agli Stati i quali, a suo parere, sono gli Stati che hanno istituito la loro giurisdizione in conformità con l'articolo 6.

Articolo 15

1. Ogni Stato Parte comunica il più rapidamente possibile al Segretario generale, in conformità con la legislazione nazionale, tutte le informazioni utili in suo possesso relative:

- a) alle circostanze del reato;
- b) alle misure adottate in applicazione del paragrafo 2 dell'articolo 13;
- c) alle misure adottate nei confronti dell'autore o del presunto autore del reato ed, in particolare, al risultato di ogni procedura di estradizione o altra procedura giudiziaria.

2. Lo Stato Parte nel quale un procedimento penale è stato intentato contro il presunto autore del reato ne comunica, in conformità con la propria legislazione nazionale, il risultato definitivo al Segretario generale.

3. Le informazioni comunicate in conformità con i paragrafi 1 e 2 sono trasmesse dal Segretario generale a tutti gli Stati Parti, ai Membri dell'Organizzazione marittima internazionale (in appresso denominata «l'organizzazione»), agli altri Stati interessati ed alle Organizzazioni intergovernative internazionali appropriate.

Articolo 16

1. Ogni controversia tra due o più Stati Parti relativa all'interpretazione o all'applicazione della presente Convenzione che non possa essere risolta per via negoziale entro un termine ragionevole, è sottoposta ad arbitrato a richiesta di uno di essi. Se le parti, entro sei mesi dalla data della richiesta di arbitrato, non raggiungono un accordo sulla organizzazione dell'arbitrato, una qualsiasi tra di loro può sottoporre la controversia alla Corte Internazionale di Giustizia, presentando un ricorso unilaterale ai sensi dello Statuto della Corte.

2. Ogni Stato può, all'atto di firmare, ratificare, accettare o approvare la presente Convenzione, o aderirvi, dichiarare che non si considera vincolato da una qualunque o da tutte le disposizioni del paragrafo 1. Gli altri Stati non sono vincolati dalle suddette disposizioni nei confronti di ogni Stato Parte che ha formulato tale riserva.

3. Ogni Stato che ha formulato una riserva in conformità con le disposizioni del paragrafo 2 può in ogni tempo ritirarla mediante notifica legalizzata al Segretario generale.

Articolo 17

1. La presente Convenzione è aperta il 10 marzo 1988 in Roma alla firma degli Stati partecipanti alla Conferenza internazionale sulla repressione degli atti illeciti contro la sicurezza della navigazione marittima, e, dal 14 marzo 1988 al 9 marzo 1989, presso la sede dell'Organizzazione, alla firma di tutti gli Stati. Essa rimane poi aperta per l'adesione.
2. Gli Stati possono esprimere il loro consenso ad essere vincolati dalla presente Convenzione con:
 - a) firma senza riserva per quanto riguarda la ratifica, l'accettazione o l'approvazione; oppure
 - b) firma con riserva di ratifica, di accettazione o di approvazione, seguita da ratifica, da accettazione o da approvazione; oppure
 - c) adesione.
3. La ratifica, l'accettazione, l'approvazione o l'adesione sono effettuate attraverso il deposito di uno strumento a tal fine presso il Segretario generale.

Articolo 18

1. La presente Convenzione entra in vigore novanta giorni dopo la data alla quale quindici Stati hanno, o firmato la Convenzione senza riserva per quanto riguarda la ratifica, l'accettazione o l'approvazione, oppure depositato uno strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione.
2. Per ogni Stato che deposita uno strumento di ratifica, di accettazione o di approvazione della presente Convenzione o di adesione a quest'ultima dopo che sono state soddisfatte le condizioni per la sua entrata in vigore, la ratifica, l'accettazione, l'approvazione o l'adesione hanno effetto novanta giorni dopo la data del deposito.

Articolo 19

1. La presente Convenzione può essere denunciata da uno Stato Parte in ogni momento successivo alla scadenza di un periodo di un anno a decorrere dalla data alla quale la presente Convenzione entra in vigore nei confronti di tale Stato.
2. La denuncia si effettua mediante il deposito di uno strumento di denuncia presso il Segretario generale.
3. La denuncia ha effetto un anno dopo la data alla quale il Segretario generale ha ricevuto lo strumento di denuncia, o alla scadenza di un periodo di tempo più lungo se così è indicato nello strumento di denuncia.

Articolo 20

1. L'Organizzazione può convocare una conferenza per la revisione della presente Convenzione o l'adozione di emendamenti alla stessa.

2. Il Segretario generale convoca una conferenza degli Stati Parti della Convenzione per provvedere alla revisione della Convenzione o all'adozione di emendamenti alla stessa a richiesta di un terzo degli Stati Parti che non siano inferiori a dieci.

3. Ogni strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione depositato dopo la data di entrata in vigore di un emendamento alla presente Convenzione sarà considerato avere ad oggetto la Convenzione così come emendata.

Articolo 21

1. La presente Convenzione è depositata presso il Segretario generale.

2. Il Segretario generale:

a) informa tutti gli Stati che hanno firmato la presente Convenzione o vi hanno aderito, nonché tutti i Membri dell'Organizzazione;

i) di ogni nuova firma o deposito di uno strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione, nonché della loro data;

ii) della data dell'entrata in vigore della presente Convenzione;

iii) del deposito di ogni strumento di denuncia della presente Convenzione nonché della data alla quale esso è stato ricevuto e della data alla quale la denuncia prende effetto;

iv) della ricezione di ogni dichiarazione o notifica effettuata in conformità con la presente Convenzione;

b) trasmette copie certificate conformi della presente Convenzione a tutti gli Stati che l'hanno firmata o che vi hanno aderito.

3. All'atto dell'entrata in vigore della presente Convenzione, una copia certificata conforme è trasmessa dal Depositario al Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite per essere registrata e pubblicata in conformità con l'articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite.

Articolo 22

La presente Convenzione è redatta in un unico esemplare originale nelle lingue araba, cinese, francese, inglese, russa e spagnola, ciascun testo facente ugualmente fede.

In fede di che, i sottoscritti, a tal fine debitamente autorizzati dai loro rispettivi Governi, hanno apposto la loro firma alla presente Convenzione.

Fatto a Roma il dieci marzo millenovecentottantotto.

Seguono le firme

Protocollo per la repressione di atti illeciti contro la sicurezza delle piattaforme fisse situate sulla piattaforma continentale

Gli Stati Parti del presente Protocollo,
essendo Parti della Convenzione per la repressione di atti illeciti contro la sicurezza della navigazione marittima,
riconoscendo che le ragioni per le quali la Convenzione è stata elaborata sono valide anche per le piattaforme fisse situate sulla piattaforma continentale, tenendo conto delle disposizioni della predetta Convenzione,
affermando che le questioni che non sono regolate dal presente Protocollo continueranno ad essere disciplinate dalle norme e dai principi del diritto internazionale generale,
hanno convenuto quanto segue:

Articolo 1

1. Le disposizioni degli articoli 5 e 7 e quelle degli articoli da 10 a 16 della Convenzione per la repressione di atti illeciti contro la sicurezza della navigazione marittima (in appresso denominata «la Convenzione») si applicano anche, *mutatis mutandis*, ai reati previsti all'articolo 2 del presente Protocollo quando tali reati sono commessi a bordo o contro piattaforme fisse situate sulla piattaforma continentale.
2. Nei casi in cui il Protocollo non è applicabile ai sensi del paragrafo 1, le sue disposizioni sono tuttavia applicabili se l'autore od il presunto autore del reato è scoperto nel territorio di uno Stato Parte diverso dallo Stato nelle acque interne, o mare territoriale nel quale è situata la piattaforma fissa.
3. Ai fini del presente Protocollo, per «piattaforma fissa» si intende un'isola artificiale, una installazione o struttura fissata in permanenza sul fondo del mare ai fini della esplorazione o dello sfruttamento di risorse o ad altri fini economici.

Articolo 2

1. Commette un reato chiunque, illecitamente ed intenzionalmente:
 - a) s'impadronisce di una piattaforma fissa o ne esercita il controllo, con la violenza o con minaccia di violenza, oppure
 - b) compie un atto di violenza nei confronti di una persona che si trova a bordo di una piattaforma fissa se questo atto è di natura tale da pregiudicare la sicurezza della piattaforma; oppure

¹⁾ Dal testo originale francese.

- c) distrugge una piattaforma fissa o vi causa danni di natura tale da mettere in pericolo la sua sicurezza; oppure
 - d) colloca o fa collocare su una piattaforma fissa, con qualsiasi mezzo, un dispositivo o una sostanza atta a distruggere la piattaforma fissa o di natura tale da mettere in pericolo la sua sicurezza; oppure
 - e) ferisce o uccide una persona, qualora il fatto sia commesso con la commissione o il tentativo di commissione di uno dei reati di cui alle lettere da a) a d), del presente paragrafo.
2. Commette altresì reato chiunque:
- a) tenta di commettere uno dei reati di cui al paragrafo 1; oppure
 - b) istiga un'altra persona a commettere uno di questi reati se il reato è effettivamente commesso o, se si rende altrimenti complice della persona che commette tale reato; oppure
 - c) minaccia di commettere uno qualunque dei reati di cui alle lettere b) e c) del paragrafo 1, se la minaccia è tale da compromettere la sicurezza della piattaforma fissa, sia che tale minaccia sia o no accompagnata, secondo la legislazione nazionale, da una condizione mirante a costringere una persona fisica o morale a compiere o ad astenersi dal compiere un qualsivoglia atto.

Articolo 3

1. Ogni Stato Parte adotta i provvedimenti necessari al fine di istituire la propria giurisdizione per giudicare i reati di cui all'articolo 2 quando il reato è commesso:
- a) contro o a bordo di una piattaforma fissa mentre questa è situata sulla piattaforma continentale di tale Stato; oppure
 - b) da un cittadino di tale Stato.
2. Uno Stato Parte può parimenti istituire la propria giurisdizione per giudicare i medesimi reati:
- a) quando il reato è commesso da un apolide che ha la residenza abituale in tale Stato;
 - b) quando, durante la perpetrazione del reato un cittadino di tale Stato è stato trattenuto, minacciato, ferito o ucciso; oppure
 - c) quando il reato è commesso allo scopo di costringere tale Stato a compiere un qualunque atto o ad astenersene.
3. Ogni Stato Parte che ha istituito la propria giurisdizione nei casi di cui al paragrafo 2 lo notifica al Segretario generale dell'Organizzazione marittima internazionale (in appresso denominato «Segretario generale»). Se in seguito detto Stato Parte elimina la legislazione che istituisce tal caso di giurisdizione, ne dà notifica al Segretario generale.
4. Ogni Stato Parte adotta i provvedimenti necessari al fine di istituire la propria giurisdizione per giudicare i reati di cui all'articolo 2 nei casi in cui il presunto si trova nel suo territorio ed esso non lo estrada verso uno qualsiasi degli

Stati Parti che hanno istituito la loro giurisdizione in conformità con i paragrafi 1 e 2 del presente articolo.

5. Il presente Protocollo non esclude alcuna giurisdizione penale esercitata in conformità con la legislazione nazionale.

Articolo 4

Nessuna disposizione del presente Protocollo pregiudica in qualsiasi modo le norme del diritto internazionale concernenti le piattaforme fisse situate sulla piattaforma continentale.

Articolo 5

1. Il presente Protocollo è aperto in Roma il 10 marzo 1988, e presso la Sede dell'Organizzazione marittima internazionale (in appresso denominata «l'Organizzazione») dal 14 marzo 1988 al 9 marzo 1989, alla firma di ogni Stato che abbia firmato la Convenzione. Esso rimane poi aperto per l'adesione.

2. Gli Stati possono esprimere il loro consenso ad essere vincolati dal presente Protocollo con:

- a) firma senza riserva per quanto riguarda la ratifica, l'accettazione o l'approvazione; oppure
- b) firma con riserva di ratifica, di accettazione o di approvazione, seguita da ratifica, da accettazione o da approvazione; oppure
- c) adesione.

3. La ratifica, l'accettazione, l'approvazione o l'adesione sono effettuate attraverso il deposito di uno strumento a tal fine presso il Segretario Generale.

4. Solo uno Stato che ha firmato la Convenzione senza riserva per quanto riguarda la ratifica, l'accettazione o l'approvazione, o che ha ratificato, accettato, approvato la Convenzione o vi ha aderito, può divenire Parte al presente Protocollo.

Articolo 6

1. Il presente Protocollo entra in vigore novanta giorni dopo la data alla quale tre Stati hanno, sia firmato il Protocollo senza riserva per quanto riguarda la ratifica, l'accettazione o l'approvazione, sia depositato uno strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione. Tuttavia, il presente Protocollo non può entrare in vigore prima dell'entrata in vigore della Convenzione.

2. Per ogni Stato che deposita uno strumento di ratifica, di accettazione o di approvazione del presente Protocollo, o di adesione a quest'ultimo dopo che sono state soddisfatte le condizioni per la sua entrata in vigore, la ratifica, l'accettazione, l'approvazione o l'adesione hanno effetto novanta giorni dopo la data del deposito.

Articolo 7

1. Il presente Protocollo può essere denunciato da uno degli Stati Parti in ogni momento successivo allo scadere di un periodo di un anno a decorrere dalla data alla quale il presente Protocollo entra in vigore nei confronti di tale Stato.
2. La denuncia si effettua mediante il deposito di uno strumento di denuncia presso il Segretario generale.
3. La denuncia ha effetto un anno dopo la data alla quale il Segretario Generale ha ricevuto lo strumento di denuncia o alla scadenza di un periodo di tempo più lungo se così è indicato nello strumento di denuncia.
4. Una denuncia della Convenzione compiuta da uno Stato Parte sarà considerata come una denuncia del presente Protocollo da questo stesso Stato.

Articolo 8

1. L'Organizzazione può convocare una Conferenza per la revisione o la modifica del presente Protocollo.
2. Il Segretario generale convoca una conferenza degli Stati Parti al presente Protocollo per la procedura alla revisione o all'adozione di emendamento al presente Protocollo, a richiesta di un terzo degli Stati Parti che non siano inferiori a cinque.
3. Ogni strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione, depositato dopo la data di entrata in vigore di un emendamento al presente Protocollo sarà considerato avere ad oggetto il Protocollo così come emendato.

Articolo 9

1. Il presente Protocollo è depositato presso il Segretario generale.
2. Il Segretario generale:
 - a) informa tutti gli Stati che hanno firmato il presente Protocollo o vi hanno aderito, nonché tutti i Membri dell'Organizzazione:
 - i) di ogni nuova firma o deposito di uno strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione, nonché della loro data;
 - ii) della data di entrata in vigore del presente Protocollo;
 - iii) del deposito di ogni strumento di denuncia del presente Protocollo, nonché della data alla quale è stato ricevuto e dalla data alla quale la denuncia prende effetto;
 - iv) della ricezione di ogni dichiarazione o notifica effettuata in conformità con il presente Protocollo o in conformità con la Convenzione, concernente il presente Protocollo;
 - b) trasmette copie certificate conformi del presente Protocollo a tutti gli Stati che lo hanno firmato o vi hanno aderito.

3. All'atto dell'entrata in vigore del presente Protocollo, una copia certificata conforme è trasmessa dal Depositario al Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite per essere registrata e pubblicata in conformità con l'articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite.

Articolo 10

Il presente Protocollo è redatto in un unico esemplare originale nelle lingue araba, cinese, francese, inglese, russa e spagnola, ciascun testo facente ugualmente fede.

In fede di che, i sottoscritti, a tal fine debitamente autorizzati dai loro rispettivi Governi, hanno apposto la loro firma al presente Protocollo.

Fatto a Roma il dieci marzo millenovecentottantotto.

Seguono le firme

Convenzione internazionale del 1989 sull'assistenza

Gli Stati Parte della presente Convenzione,
riconoscendo che è auspicabile stabilire per mezzo di una convenzione regole internazionali unificate concernenti le operazioni di assistenza,
ritenendo che nuovi importanti elementi, e in particolare una maggiore attenzione per la protezione dell'ambiente, hanno messo in rilievo la necessità di rivedere le regole internazionali contenute attualmente nella Convenzione per l'unificazione di alcune regole in materia di assistenza e salvataggio marittimi, stipulata a Bruxelles il 23 settembre 1910,
consapevoli del notevole contributo che operazioni di assistenza efficaci e tempestive possono apportare alla sicurezza di navi e altri beni in pericolo, nonché alla protezione dell'ambiente,
convinti della necessità di offrire stimoli adeguati alle persone che intraprendono operazioni di assistenza a favore di navi e altri beni in pericolo,
hanno convenuto quanto segue:

Capitolo I: Disposizioni generali

Articolo 1 Definizioni

Ai fini della presente Convenzione:

- a) per *operazione di assistenza* s'intende qualsiasi azione o attività intesa ad assistere una nave o qualsiasi altro bene in pericolo in acque navigabili o in altre acque;
- b) per *nave* s'intende qualsiasi bastimento o battello, o qualsiasi congegno o struttura in grado di navigare;
- c) per *bene* s'intende qualsiasi bene che non sia assicurato in modo permanente e intenzionale al litorale e che faccia parte del carico in pericolo;
- d) per *danno ambientale* s'intende un pregiudizio materiale rilevante per la salute dell'uomo, della fauna e della flora marine, oppure alle risorse del mare nelle acque costiere o interne oppure nelle zone adiacenti, causato da inquinamento, contaminazione, incendio, esplosione o gravi fenomeni di questo tipo;
- e) per *pagamento* s'intende il versamento di qualsiasi remunerazione, ricompensa o indennità, dovuta giusta la presente Convenzione;
- f) per *Organizzazione* s'intende l'Organizzazione marittima internazionale;
- g) per *Segretario generale* s'intende il Segretario generale dell'Organizzazione.

¹⁾ Dal testo originale francese.

Articolo 2 Applicazione della Convenzione

La presente Convenzione si applica qualora in uno Stato Parte fosse pendente un'azione giudiziaria o arbitrale attinente agli oggetti trattati nella presente Convenzione.

Articolo 3 Piattaforme e impianti di trivellazione

La presente Convenzione non è applicabile alle piattaforme fisse o galleggianti, né agli impianti mobili di trivellazione situati al largo della costa se tali piattaforme o impianti, nel luogo in cui si trovano, servono all'esplorazione, allo sfruttamento o all'estrazione di risorse minerali del fondo marino.

Articolo 4 Navi appartenenti a uno Stato

1. La presente Convenzione, restando ferme le disposizioni dell'articolo 5, non è applicabile alle navi da guerra o ad altre navi appartenenti a uno Stato, o al suo servizio, che non servono a scopi commerciali e che, al momento delle operazioni di assistenza, godono dell'immunità secondo i principi generalmente riconosciuti del diritto internazionale, a meno che tale Stato non decida altrimenti.

2. Qualora uno Stato Parte decidesse di applicare la Convenzione alle proprie navi da guerra o ad altri tipi di imbarcazione descritti al paragrafo 1, dovrà notificarlo al Segretario generale precisando le modalità e le condizioni di tale applicabilità.

Articolo 5 Operazioni di assistenza svolte sotto il controllo di autorità pubbliche

1. La presente Convenzione non pregiudica le disposizioni del diritto nazionale o di una convenzione internazionale concernenti le operazioni di assistenza effettuate da autorità pubbliche o sotto il loro controllo.

2. Tuttavia, coloro che prendono parte a operazioni di assistenza, sono legittimati ad avvalersi dei diritti e dei rimedi giuridici previsti dalla presente Convenzione nell'ambito delle operazioni di assistenza.

3. La misura in cui un'autorità pubblica tenuta ad effettuare operazioni di assistenza può avvalersi dei diritti e dei rimedi giuridici previsti dalla presente Convenzione è stabilita dalla legislazione dello Stato in cui risiede tale autorità.

Articolo 6 Contratti di assistenza

1. La presente Convenzione è applicabile a qualsiasi operazione di assistenza, a meno che un contratto non preveda espressamente o tacitamente altre condizioni.

2. Il capitano è autorizzato a stipulare contratti d'assistenza per conto del proprietario della nave. Il capitano o il proprietario della nave sono autorizzati a

stipulare tali contratti per conto del proprietario dei beni che si trovano a bordo della nave.

3. Il presente articolo non contiene disposizione alcuna che pregiudichi l'applicazione dell'articolo 7 o l'obbligo di prevenire o di limitare i danni arrecati all'ambiente.

Articolo 7 Annullamento e modifica dei contratti

Un contratto o una qualunque delle sue clausole può essere annullato o modificato qualora:

- a) il contratto sia stato concluso sotto una pressione abusiva oppure sotto l'influenza di un pericolo imminente e le clausole del contratto siano inique; oppure qualora
- b) l'importo stabilito dal contratto sia troppo elevato o troppo esiguo rispetto alle prestazioni effettivamente fornite.

Capitolo II: Svolgimento delle operazioni di assistenza

Articolo 8 Obblighi di coloro che prestano assistenza, del proprietario e del capitano

1. Chi presta assistenza ha l'obbligo, nei confronti del proprietario della nave o degli altri beni in pericolo, di:

- a) effettuare le operazioni di assistenza con la dovuta accuratezza;
- b) agire, una volta adempito l'obbligo di cui alla lettera a), con la dovuta accuratezza in modo da prevenire o limitare i pregiudizi per l'ambiente;
- c) chiamare in aiuto altre persone che prestano assistenza, qualora le circostanze ragionevolmente lo richiedessero;
- d) accettare l'intervento di altre persone che prestano assistenza qualora ciò gli venisse ragionevolmente richiesto dal capitano o dal proprietario della nave, nonché qualora lo richiedessero altri beni in pericolo; resta tuttavia inteso che l'entità della sua remunerazione rimarrà invariata se tale richiesta era irragionevole.

2. Il proprietario della nave e il capitano o il proprietario di altri beni in pericolo hanno l'obbligo, nei confronti delle persone che prestano assistenza, di:

- a) collaborare strettamente con esse durante le operazioni di assistenza;
- b) agire, in tale circostanza, con la dovuta cautela in modo di prevenire o limitare i pregiudizi arrecati all'ambiente;
- c) accettare la restituzione della nave o degli altri beni una volta che questi sono stati tratti in salvo, se le persone che prestano assistenza lo richiedono ragionevolmente.

Articolo 9 Diritti degli Stati litoranei

Nessuna disposizione della presente Convenzione pregiudica il diritto dello Stato litoraneo interessato di adottare misure - in conformità con i principi gene-

ralmente riconosciuti del diritto internazionale — volte a proteggere il proprio litorale o gli interessi affini dall'inquinamento o da un pericolo di inquinamento derivante da un incidente marittimo, o da azioni da esso derivanti, che lascino ragionevolmente presagire effetti devastanti, e segnatamente il diritto di uno Stato litoraneo di dare istruzioni concernenti le operazioni di assistenza.

Articolo 10 Obbligo di prestare assistenza

1. Ogni capitano è tenuto a prestare assistenza a qualsiasi persona che si trovi in pericolo di perdersi in mare, nella misura in cui ciò non arrechi gravi pregiudizi alla sua nave e alle persone a bordo.
2. Gli Stati Parte prendono le misure necessarie atte a fare osservare l'obbligo di cui al paragrafo 1.
3. Il proprietario della nave non è responsabile per l'inosservanza all'obbligo di cui al paragrafo 1 da parte del capitano.

Articolo 11 Collaborazione

Ogni volta che uno Stato Parte emana regolamenti o prende decisioni su questioni relative a operazioni di assistenza, quali l'ammissione in un porto di navi in pericolo di naufragio o la messa a disposizione di infrastrutture per persone che prestano assistenza, deve tener conto della necessità di collaborazione tra le persone che prestano assistenza, le altre parti interessate e le autorità pubbliche, in modo da assicurare l'efficacia e la riuscita delle operazioni di assistenza volte a salvare vite umane o beni in pericolo e a prevenire pregiudizi per l'ambiente in generale.

Capitolo III: Diritti delle persone che prestano assistenza

Articolo 12 Condizioni che danno diritto a un compenso

1. Le operazioni di assistenza portate a termine con successo danno diritto a un compenso.
2. Conformemente alla presente Convenzione e salvo disposizione contraria, non è dovuto alcun compenso se le operazioni di assistenza non hanno avuto successo.
3. Le disposizioni contenute nel presente capitolo si applicano anche nel caso in cui la nave assistita e la nave che presta assistenza appartengono allo stesso proprietario.

Articolo 13 Criteri per la determinazione del compenso

1. Il compenso è stabilito nell'intento di incoraggiare le operazioni di assistenza in base ai seguenti criteri, tenuto conto che l'ordine in cui sono elencati qui di seguito non è determinante:

- a) il valore della nave assistita e degli altri beni tratti in salvo;
 - b) la competenza e gli sforzi profusi da coloro che hanno prestato assistenza al fine di prevenire o limitare i pregiudizi causati all'ambiente;
 - c) il successo ottenuto dalla persona che presta assistenza;
 - d) la natura e la rilevanza del pericolo;
 - e) la competenza e gli sforzi profusi da coloro che hanno prestato assistenza al fine di salvare la nave, gli altri beni e le vite umane;
 - f) il tempo impiegato da coloro che hanno prestato assistenza, i costi sostenuti e le perdite subite;
 - g) il rischio di essere ritenuto responsabile e gli altri rischi corsi da chi ha prestato assistenza o dal suo materiale;
 - h) la sollecitudine con cui sono stati resi i servizi;
 - i) la disponibilità e l'impiego di navi o altre attrezzature destinate alle operazioni di assistenza;
 - j) lo stato di preparazione, nonché l'efficacia e il valore del materiale di chi ha prestato assistenza.
2. Il versamento di un compenso stabilito in base al paragrafo 1 deve essere effettuato da tutte le parti interessate alla nave e agli altri beni tratti in salvo in proporzione del rispettivo valore. Uno Stato Parte può tuttavia prevedere, nella sua legislazione interna, che il versamento del compenso venga effettuato da una delle parti interessate, restando fermo che tale parte ha un diritto di regresso nei confronti delle altre parti per ciò che concerne la loro rispettiva quota. Nessuna disposizione del presente articolo pregiudica l'esercizio del diritto di sollevare obiezioni o eccezioni.
3. Il compenso, senza considerare eventuali interessi o spese procedurali recuperabili, non dovrà oltrepassare il valore della nave e degli altri beni tratti in salvo.

Articolo 14 Indennizzo straordinario

1. Se colui che ha prestato assistenza ha effettuato operazioni di soccorso nei confronti di una nave che, come tale o in virtù del suo carico, minacciava di provocare danni per l'ambiente, ma non ha potuto ottenere, secondo l'articolo 13, un compenso equivalente almeno all'indennizzo straordinario calcolato in base al presente articolo, ha diritto a ricevere da parte del proprietario della nave un'indennizzo straordinario nella misura delle spese definite qui di seguito.
2. Se, nelle circostanze enunciate al paragrafo 1, la persona che ha prestato assistenza ha, grazie al suo operato, prevenuto o limitato un pregiudizio per l'ambiente, l'indennizzo straordinario dovuto dal proprietario a colui che ha prestato assistenza in base al paragrafo 1 può essere maggiorato fino a un massimo del 30 per cento rispetto alle spese sostenute da chi ha prestato assistenza. Il tribunale può tuttavia, qualora lo ritenesse equo ed opportuno, tenuto conto dei criteri determinanti enunciatati al paragrafo 1 dell'articolo 13, aumentare ulteriormente tale indennizzo straordinario a condizione che in alcun caso l'au-

mento globale superi di oltre il 100 per cento le spese sostenute da colui che ha prestato assistenza.

3. Per spese sostenute da chi ha prestato assistenza, come enunciato ai paragrafi 1 e 2, s'intendono i costi sostenuti ragionevolmente da chi ha prestato assistenza durante le operazioni di soccorso, nonché un importo adeguato per il materiale e il personale effettivamente e ragionevolmente utilizzati nel corso dell'intervento, tenuto conto dei criteri enunciati alle lettere h), i) e j) del paragrafo 1 dell'articolo 13.

4. L'indennizzo globale previsto dal presente articolo è versato soltanto nel caso in cui e nella misura in cui esso eccede il compenso previsto dall'articolo 13 per le persone che prestano assistenza.

5. Se chi presta assistenza ha agito con negligenza, fallendo in tal modo nell'obiettivo di prevenire o limitare i danni arrecati all'ambiente, può essere privato della totalità o di parte dell'indennizzo straordinario dovuto conformemente al presente articolo.

6. Nessuna disposizione del presente articolo pregiudica il diritto di regresso del proprietario della nave.

Articolo 15 Ripartizione tra le persone che hanno prestato assistenza

1. La ripartizione del compenso contemplato dall'articolo 13 tra le persone che hanno prestato assistenza avviene sulla base dei criteri previsti da tale articolo.

2. La ripartizione tra il proprietario, il capitano e le altre persone che si trovano al servizio di una nave che ha prestato assistenza viene stabilita in base alla legislazione dello Stato di bandiera della nave. Se l'operazione di assistenza non è stata effettuata a partire da una nave, la ripartizione verrà effettuata in base alla legislazione che regola il contratto stipulato tra la persona che presta assistenza e le persone al suo servizio.

Articolo 16 Salvataggio di persone

1. Nessun compenso è dovuto dalle persone salvate, restando tuttavia ferme le prescrizioni delle leggi nazionali a tale riguardo.

2. I salvatori di vite umane che sono intervenuti in occasione dell'incidente che ha dato luogo alle operazioni di assistenza hanno diritto a un'equa parte del compenso accordato a chi ha prestato assistenza per aver salvato la nave o altri beni, o per aver prevenuto o limitato i danni ambientali.

Articolo 17 Servizi resi secondo contratti esistenti

Nessun pagamento è dovuto conformemente alle disposizioni della presente Convenzione, a meno che i servizi resi vadano oltre quella che può esser ragionevolmente considerata la normale esecuzione di un contratto concluso prima che intervenisse il danno.

Articolo 18 Conseguenze di un comportamento errato di chi presta assistenza

Il pagamento dovuto conformemente alla presente Convenzione può venir revocato parzialmente o totalmente a una persona che ha prestato assistenza la quale, per propria causa o negligenza, abbia reso necessarie o più difficili le operazioni di assistenza o che si sia resa colpevole di frode o di disonestà.

Articolo 19 Divieto di effettuare operazioni di assistenza

I servizi resi nonostante l'espreso e ragionevole divieto del proprietario o del capitano della nave, o del proprietario di qualsiasi altro bene in pericolo che non si trova o non si trovava a bordo della nave, non danno diritto al pagamento conformemente alla presente Convenzione.

Capitolo IV: Diritti**Articolo 20** Privilegio marittimo

1. Nessuna disposizione della presente Convenzione pregiudica il privilegio marittimo di cui godono coloro che prestano assistenza contemplato da una convenzione internazionale o dalla legislazione nazionale.
2. Coloro che hanno prestato assistenza non possono far valere il proprio privilegio marittimo, qualora fosse stata loro debitamente offerta o fornita una garanzia sufficiente per la copertura degli interessi e dei costi.

Articolo 21 Obbligo di fornire una garanzia

1. La persona tenuta a un pagamento secondo la presente Convenzione, dove fornire, su richiesta di coloro che hanno prestato assistenza, una garanzia sufficiente nella misura della loro pretesa, interessi e costi compresi.
2. Restando ferme le disposizioni del paragrafo 1, il proprietario della nave tratta in salvo deve fare il possibile per ottenere dai proprietari del carico una garanzia sufficiente nella misura della pretesa formulata nei loro confronti, interessi e costi compresi, prima che il carico venga liberato.
3. La nave e gli altri beni tratti in salvo non devono venir allontanati, senza il consenso di coloro che hanno prestato assistenza, dal primo porto o luogo raggiunto dopo il compimento delle operazioni di assistenza, fintanto che non sia stata costituita una garanzia sufficiente a coprire la pretesa avanzata da chi ha prestato assistenza circa la nave e i relativi beni.

Articolo 22 Pagamento provvisorio

1. Il tribunale chiamato a decidere sulla pretesa di coloro che hanno prestato assistenza può ordinare, per mezzo di una decisione provvisoria, che venga loro concesso un acconto equo e ragionevole a condizioni – se del caso accompagnate da una garanzia – eque e ragionevoli secondo il caso in esame.

2. In caso di pagamento provvisorio in virtù del presente articolo, la garanzia prevista all'articolo 21 viene ridotta in proporzione.

Articolo 23 Prescrizione

1. Qualsiasi diritto di riscuotere un compenso giusta la presente Convenzione cade in prescrizione qualora non fosse stata avviata una procedura giudiziaria o arbitrale entro due anni. La prescrizione decorre dal giorno in cui sono terminate le operazioni di assistenza.

2. La persona nei cui confronti è stata formulata una pretesa di compenso può, durante il periodo di prescrizione, prolungare tale periodo in qualunque momento per mezzo di una dichiarazione indirizzata a colui che ha avanzato la pretesa. Detto termine può essere ulteriormente prolungato secondo le stesse modalità.

3. Un'azione di regresso può essere intentata anche dopo la scadenza del periodo di prescrizione giusta i paragrafi precedenti, qualora questa sia stata inoltrata entro i termini previsti dalla legislazione dello Stato in cui la procedura è pendente.

Articolo 24 Interessi

Il diritto di colui che ha prestato assistenza di percepire interessi sul pagamento dovuto, giusta la presente Convenzione, è regolato dalla legislazione dello Stato in cui ha sede il tribunale adito.

Articolo 25 Carico appartenente a uno Stato

Nessuna disposizione della presente Convenzione può essere invocata per confiscare, sequestrare o trattenere per mezzo di una misura giudiziaria qualsiasi, carichi non commerciali appartenenti a uno Stato che godono, nel momento delle operazioni di assistenza, dell'immunità in base ai principi generalmente riconosciuti del diritto internazionale, né per avviare un'azione reale nei confronti di tale carico, senza il consenso dello Stato proprietario.

Articolo 26 Carico per scopi umanitari

Nessuna disposizione della presente Convenzione può essere invocata per confiscare, sequestrare o trattenere carichi offerti da uno Stato per scopi umanitari, se tale Stato ha accettato di remunerare i servizi di assistenza prestati a tali carichi.

Articolo 27 Pubblicazione delle sentenze arbitrali

Gli Stati Parte favoriscono, nella misura del possibile e con il consenso delle parti, la pubblicazione delle sentenze arbitrali pronunciate in materia di assistenza.

Capitolo V: Disposizioni finali

Articolo 28 Firma, ratifica, accettazione, approvazione e adesione

1. La presente Convenzione è aperta alla firma dal 1° luglio 1989 al 30 giugno 1990 presso la Sede dell'Organizzazione. Essa rimane poi aperta per l'adesione.
2. Gli Stati possono esprimere il proprio consenso ad essere vincolati dalla presente Convenzione con:
 - a) firma senza riserve per quanto riguarda la ratifica, l'accettazione o l'approvazione; oppure
 - b) firma con riserva di ratifica, di accettazione o di approvazione, seguita da ratifica, accettazione o approvazione; oppure
 - c) adesione.
3. La ratifica, l'accettazione, l'approvazione o l'adesione sono effettuate con il deposito di uno strumento a tal fine presso il Segretario generale.

Articolo 29 Entrata in vigore

1. La presente Convenzione entra in vigore un anno dopo la data alla quale quindici Stati hanno espresso il loro consenso ad essere vincolati dalla Convenzione.
2. Per ogni Stato che esprime il suo consenso ad essere vincolato dalla presente Convenzione dopo che le condizioni per l'entrata in vigore sono state soddisfatte, tale consenso ha effetto un anno dopo la data alla quale è stato espresso.

Articolo 30 Riserve

1. Ogni Stato può, al momento della firma, della ratifica, dell'accettazione, dell'approvazione o dell'adesione, riservarsi il diritto di non applicare le disposizioni della presente Convenzione:
 - a) qualora le operazioni di assistenza abbiano luogo all'interno delle acque territoriali e tutte le navi interessate siano destinate alla navigazione interna;
 - b) qualora le operazioni di assistenza abbiano luogo in acque territoriali e non sia implicato alcun tipo di imbarcazione;
 - c) qualora tutte le parti interessate appartengano a tale Stato;
 - d) qualora si tratti di un bene culturale marittimo di interesse preistorico, archeologico o storico che si trovi sul fondo marino.
2. Le riserve espresse al momento della firma devono essere confermate all'atto della ratifica, dell'accettazione o dell'approvazione.
3. Ogni Stato che avesse formulato una riserva nei confronti della presente Convenzione può ritirarla in qualsiasi momento per mezzo di una notifica indirizzata al Segretario generale. Il ritiro ha effetto a partire dalla data di ricezione della notifica. Se nella notifica viene indicata una data per il ritiro di una riser-

va e se questa data è posteriore a quella del ricezione della notifica da parte del Segretario generale, il ritiro avrà effetto a partire dalla data precisata nella notifica.

Articolo 31 Denuncia

1. La presente Convenzione può essere denunciata da uno Stato Parte in ogni momento successivo alla scadenza di un periodo di un anno a decorrere dalla data in cui la presente Convenzione è entrata in vigore nei confronti di tale Stato.
2. La denuncia si effettua mediante il deposito di uno strumento di denuncia presso il Segretario generale.
3. La denuncia ha effetto un anno dopo la data alla quale il Segretario generale ha ricevuto lo strumento di denuncia, o alla scadenza di un periodo di tempo più lungo se così è indicato nello strumento di denuncia.

Articolo 32 Revisione e modifiche

1. L'Organizzazione può convocare una conferenza per la revisione o la modifica della presente Convenzione.
2. Il Segretario generale convoca una conferenza degli Stati Parte della Convenzione per provvedere alla revisione o alla modifica della stessa, a richiesta di otto Stati Parte, o di un quarto degli Stati Parte nel caso in cui quest'ultimo numero fosse più elevato.
3. Ogni consenso ad essere vincolati alla presente Convenzione espresso dopo la data di entrata in vigore di una modifica alla presente Convenzione sarà considerato avere ad oggetto la Convenzione come modificata.

Articolo 33 Depositario

1. La presente Convenzione è depositata presso il Segretario generale.
2. Il Segretario generale:
 - a) informa tutti gli Stati che hanno firmato la presente Convenzione o vi hanno aderito, nonché tutti i Membri dell'Organizzazione:
 - i) di ogni nuova firma o deposito di uno strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione, nonché della loro data;
 - ii) della data dell'entrata in vigore della presente Convenzione;
 - iii) del deposito di ogni strumento di denuncia della presente Convenzione nonché della data alla quale esso è stato ricevuto e della data alla quale la denuncia prende effetto;
 - iv) di ogni modifica adottata conformemente all'articolo 32;
 - v) della ricezione di ogni riserva, dichiarazione o notifica effettuata in conformità con la presente Convenzione;
 - b) trasmette copie certificate conformi della presente Convenzione a tutti gli Stati che l'hanno firmata o che vi hanno aderito.

3. All'atto dell'entrata in vigore della presente Convenzione, una copia certificata conforme è trasmessa dal Depositario al Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite per essere registrata e pubblicata in conformità con l'articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite.

Articolo 34 Lingue

La presente Convenzione è redatta in un unico esemplare originale nelle lingue araba, cinese, francese inglese, spagnola e russa, ciascun testo facente ugualmente fede.

In fede di che i sottoscritti, a tal fine debitamente autorizzati dai loro rispettivi Governi, hanno apposto la loro firma alla presente Convenzione.

Fatto a Londra, il ventotto aprile millenovecentoottantanove.

Seguono le firme

Protocollo del 1990 che modifica la Convenzione d'Atene del 1974 relativa al trasporto per mare di passeggeri e dei loro bagagli

Gli Stati Parte del presente protocollo, considerando che è auspicabile modificare la Convenzione di Atene relativa al trasporto via mare di passeggeri e dei rispettivi bagagli, fatta ad Atene il 13 dicembre 1974, volta ad offrire un risarcimento più completo e ad instaurare una procedura semplificata per l'aggiornamento dei massimali di responsabilità, hanno convenuto quanto segue:

Articolo I

Ai fini del presente Protocollo:

1. per «Convenzione» s'intende la Convenzione d'Atene del 1974 relativa al trasporto via mare di passeggeri e dei loro bagagli. Per gli Stati Parte del Protocollo del 1976 della Convenzione, la stessa espressione designa la versione modificata da tale protocollo.
2. per «Organizzazione» s'intende l'Organizzazione marittima internazionale.
3. per «Segretario generale» s'intende il Segretario generale dell'Organizzazione.

Articolo II

1) Il paragrafo 10 dell'articolo 1 della Convenzione viene sostituito dal testo seguente:

10. per «Organizzazione» s'intende l'Organizzazione marittima internazionale.

2) Il paragrafo 1 dell'articolo 7 della Convenzione viene sostituito dal testo seguente:

1. La responsabilità del vettore in caso di morte o di lesioni personali di un passeggero è limitata, in qualsiasi caso, a 175 000 unità di conto per trasporto. Se secondo la legge del tribunale adito, l'indennità può essere fissata sotto forma di una rendita, il capitale della rendita non può oltrepassare tale limite.

3) L'articolo 8 della Convenzione viene sostituito dal testo seguente:

1. La responsabilità del vettore in caso di perdita o di danni subiti dal bagaglio di cabina è limitata, in qualsiasi caso, a 1800 unità di conto per passeggero e per trasporto.

¹⁾ Dal testo originale francese.

2. La responsabilità del vettore in caso di perdita o di danni subiti dai veicoli, tutti i bagagli trasportati nel veicolo o sul veicolo compresi, è limitata, in ogni caso, a 10 000 unità di conto per veicolo e per trasporto.
 3. La responsabilità del vettore in caso di perdita o di danni subiti dai bagagli non considerati ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo è limitata, in qualsiasi caso, a 2700 unità di conto per passeggero e per trasporto.
 4. Il vettore e il passeggero possono convenire che la responsabilità del vettore sia sottoposta alla deduzione di una franchigia che non oltrepasserà le 300 unità di conto in caso di danni causati ai veicoli e 135 unità di conto per passeggero in caso di perdita o di danni subiti da altri bagagli. Tale somma verrà dedotta dall'ammontare della perdita o del danno.
- 4) L'articolo 9 della Convenzione e il suo titolo sono sostituiti da quanto segue:

Unità di conto e conversione

1. L'unità di conto menzionata nella presente Convenzione corrisponde al diritto speciale di prelievo definito dal Fondo monetario internazionale. Gli importi di cui al paragrafo 1 dell'articolo 7 e all'articolo 8 sono convertiti nella valuta nazionale dello Stato in cui ha sede il tribunale adito, sulla base del valore di tale valuta rispetto al diritto speciale di prelievo il giorno in cui viene pronunciata la sentenza oppure in data stabilita di comune accordo dalle parti. Il valore della valuta nazionale di uno Stato Parte, membro del Fondo monetario internazionale, espresso in diritti speciali di prelievo, è calcolato secondo il metodo di valutazione applicato dal Fondo monetario internazionale nel giorno in questione per le proprie operazioni e transazioni. Il valore della valuta nazionale di uno Stato Parte che non fa parte del Fondo monetario internazionale, espresso in diritti speciali di prelievo, viene calcolato secondo i criteri stabiliti dallo Stato interessato.

2. Tuttavia, uno Stato che non fa parte del Fondo monetario internazionale e la cui legislazione non permette di applicare le disposizioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo può dichiarare, al momento della ratifica, dell'accettazione o dell'approvazione della presente Convenzione, oppure dell'adesione alla stessa, o ancora in ogni momento successivo, che l'unità di conto enunciata al paragrafo 1 corrisponde a 15 franchi oro. Il franco oro considerato nel presente paragrafo corrisponde a 65 milligrammi e mezzo di oro con una purezza di 900/1000. La conversione del franco oro nella valuta nazionale viene effettuata conformemente alla legislazione dello Stato interessato.

3. Il calcolo menzionato nell'ultima frase del paragrafo 1 e la conversione di cui al paragrafo 2 vengono effettuati in modo che gli importi di cui al paragrafo 1 dell'articolo 7 e all'articolo 8, espressi nella valuta nazionale degli Stati Parte, abbiano, nella misura del possibile, lo stesso valore reale dato dall'applicazione delle prime tre frasi del paragrafo 1. Gli Stati comunicano al Segretario generale il proprio metodo di calcolo conforme-

mente al paragrafo 1, o i risultati della conversione conformemente al paragrafo 2, a seconda dei casi, all'atto del deposito del proprio strumento di ratifica, di accettazione o di approvazione della presente Convenzione, in occasione dell'adesione a quest'ultima, nonché ogni volta che interviene un cambiamento nel metodo di calcolo o nei risultati della conversione.

Articolo III

1. La Convenzione e il presente Protocollo sono considerati e interpretati, nei rapporti tra gli Stati Parte del presente Protocollo, come un unico atto.
2. Uno Stato Parte del presente Protocollo, ma che non è Parte della Convenzione, è vincolato dalle disposizioni della Convenzione, modificata dal presente Protocollo, nei confronti degli altri Stati Parte del Protocollo; non è però vincolato dalle disposizioni della Convenzione nei confronti degli Stati Parte unicamente della Convenzione.
3. Il presente Protocollo non modifica gli obblighi degli Stati Parte sia della Convenzione che del presente Protocollo nei confronti degli Stati Parte della Convenzione ma non del presente Protocollo.

Disposizioni finali

Articolo IV Firma, ratifica, accettazione, approvazione e adesione

1. Il presente Protocollo è aperto alla firma di ogni Stato dal 1° giugno 1990 al 31 maggio 1991 presso la Sede dell'Organizzazione.
2. Gli Stati possono esprimere il loro consenso ad essere vincolati dal presente Protocollo con:
 - a) firma senza riserve per quanto riguarda la ratifica, l'accettazione o l'approvazione;
 - b) firma con riserva di ratifica, di accettazione o di approvazione, seguita da ratifica, da accettazione o da approvazione; oppure
 - c) adesione.
3. La ratifica, l'accettazione, l'approvazione o l'adesione sono effettuate attraverso il deposito di uno strumento a tal fine presso il Segretario generale.
4. Ogni atto di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione depositato dopo la data di entrata in vigore di una modifica alla Convenzione apportata dal presente Protocollo, sarà considerato avere ad oggetto la Convenzione come modificata dal presente Protocollo e dalla modifica in questione.

Articolo V Entrata in vigore

1. Il presente Protocollo entra in vigore 90 giorni dopo la data alla quale dieci Stati hanno espresso il loro consenso ad essere vincolati dallo stesso.

2. Per ogni Stato che esprime il suo consenso ad essere vincolato dal presente Protocollo, dopo che sono state soddisfatte le condizioni per la sua entrata in vigore previste al paragrafo 1, il presente Protocollo ha effetto 90 giorni dopo la data alla quale tale consenso è stato espresso.

Articolo VI Denuncia

1. Il presente Protocollo può essere denunciato da uno degli Stati Parte in ogni momento a decorrere dalla data alla quale esso entra in vigore nei confronti di tale Stato.

2. La denuncia si effettua mediante il deposito di uno strumento di denuncia presso il Segretario generale.

3. La denuncia ha effetto 12 mesi dopo la data del deposito dello strumento di denuncia presso il Segretario generale o alla scadenza di un periodo di tempo più lungo se così è indicato nello strumento di denuncia.

4. Nei rapporti tra gli Stati Parte del presente Protocollo, la denuncia della Convenzione da parte di uno Stato Parte giusta l'articolo 25 della Convenzione non è in alcun caso interpretata come denuncia della Convenzione, come modificata dal presente Protocollo.

Articolo VII

1. L'Organizzazione può convocare una conferenza per la revisione o la modifica del presente Protocollo.

2. L'Organizzazione convoca una conferenza degli Stati parte del presente Protocollo per provvedere alla revisione o alla modifica dello stesso, a richiesta di almeno un terzo degli Stati Parte.

Articolo VIII Modifica dei massimali

1. Qualora almeno la metà degli Stati Parte del presente Protocollo, comunque non meno di sei Stati, lo richiedesse, ogni proposta volta a modificare i limiti massimi, comprese le franchigie di cui al paragrafo 1 dell'articolo 7 e all'articolo 8 della Convenzione come modificata dal presente Protocollo, sarà diffusa dal Segretario generale a tutti i membri dell'Organizzazione, nonché a tutti gli Stati Parte.

2. Ogni proposta di modifica, diffusa conformemente alla procedura di cui sopra, viene sottoposta al Comitato giuridico dell'Organizzazione (qui di seguito denominato «il Comitato giuridico») almeno sei mesi dalla data in cui è stata diffusa affinché la prenda in esame.

3. Tutti gli Stati Parte della Convenzione come modificata dal presente Protocollo, siano essi Membri dell'Organizzazione o meno, sono autorizzati a partecipare alle procedure del Comitato giuridico volte ad esaminare e adottare le modifiche.

4. Le modifiche sono adottate con una maggioranza di due terzi degli Stati Parte della Convenzione come modificata dal presente Protocollo, presenti e votanti in seno al Comitato giuridico allargato conformemente al paragrafo 3, a condizione che almeno la metà degli Stati Parte della Convenzione come modificata dal presente Protocollo, siano presenti al momento del voto.
5. Quando il Comitato giuridico è chiamato a pronunciarsi su una proposta volta a modificare i massimali, dovrà tener conto delle esperienze acquisite e, in particolare, dell'ammontare dei danni risultanti, delle fluttuazioni del valore della valuta, nonché dell'incidenza della modifica proposta sui costi assicurativi.
6. a) Nessuna modifica volta a modificare i massimali conformemente al presente articolo può essere presa in esame prima della scadenza di un termine di cinque anni a decorrere dalla data alla quale il presente Protocollo è stato aperto alla firma, né prima della scadenza di un termine di cinque anni a decorrere dalla data dell'entrata in vigore di una modifica precedente, adottata conformemente al presente articolo.
- b) Nessun massimale può essere aumentato al punto da oltrepassare un importo corrispondente al limite fissato nella Convenzione come modificata dal presente Protocollo, maggiorato del 6 per cento annuo, secondo il principio dell'interesse composto, a decorrere dalla data alla quale il presente Protocollo è stato aperto alla firma.
- c) Nessun massimale può essere aumentato al punto da oltrepassare un importo corrispondente al triplo del limite fissato nella Convenzione come modificata dal presente Protocollo.
7. L'Organizzazione notifica a tutti gli Stati Parte ogni modifica adottata conformemente al paragrafo 4. La modifica è considerata accettata alla scadenza di un termine di diciotto mesi a decorrere dalla data alla quale è stata notificata, a meno che, durante tale periodo, almeno un quarto degli Stati Parte al momento dell'adozione della modifica comunichi al Segretario generale di non accettarla. Il tal caso la modifica è respinta e non ha effetto.
8. Una modifica che può considerarsi accettata conformemente al paragrafo 7, entra in vigore diciotto mesi dopo la sua accettazione.
9. Ogni Stato Parte è vincolato dalla modifica, a meno che non denunci il presente Protocollo conformemente ai paragrafi 1 e 2 dell'articolo VI almeno sei mesi prima dell'entrata in vigore di tale modifica. La denuncia ha effetto nel momento in cui la modifica entra in vigore.
10. Ogni Stato divenuto Membro nel periodo in cui la modifica è stata adottata, anche se il termine di accettazione di diciotto mesi non fosse ancora scaduto, è vincolato dalla modifica se questa entra in vigore. Uno Stato che diventa Stato Parte dopo la scadenza di tale termine è vincolato da qualsiasi modifica accettata conformemente al paragrafo 7. Nei casi previsti dal presente paragrafo, uno Stato è vincolato da una modifica a partire dalla data dell'entrata in vigore della modifica o dalla data dell'entrata in vigore del presente Protocollo per lo Stato in questione, se tale data è successiva alla sua adesione.

Articolo IX Depositario

1. Il presente Protocollo, nonché tutte le modifiche accettate giusta l'articolo VIII, sono depositati presso il Segretario generale.

2. Il Segretario generale:

a) informa tutti gli Stati che hanno firmato il presente Protocollo o che vi hanno aderito:

- i) di ogni nuova firma o deposito di uno strumento nonché della data alla quale detta firma o deposito sono avvenuti;
- ii) di ogni dichiarazione e comunicazione effettuate in base ai paragrafi 2 e 3 dell'articolo 9 della Convenzione come modificata dal presente Protocollo;
- iii) della data di entrata in vigore del presente Protocollo;
- iv) di ogni proposta volta a modificare i massimali, presentata conformemente al paragrafo 1 dell'articolo VIII;
- v) di ogni modifica adottata conformemente al paragrafo 4 dell'articolo VIII;
- vi) di ogni modifica che può considerarsi accettata conformemente al paragrafo 7 dell'articolo VIII nonché della data alla quale tale modifica entra in vigore, conformemente ai paragrafi 8 e 9 dello stesso articolo;
- vii) del deposito di ogni strumento di denuncia del presente Protocollo, nonché della data alla quale è avvenuto e della data alla quale la denuncia prende effetto;

b) trasmette copie certificate conformi del presente Protocollo a tutti gli Stati che lo hanno firmato e a tutti gli Stati o vi hanno aderito.

3. All'atto dell'entrata in vigore del presente Protocollo, il Segretario generale ne trasmette il testo al Segretariato dell'Organizzazione delle Nazioni Unite per essere registrata e pubblicata conformemente all'articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite.

Articolo X Lingue

Il presente Protocollo è redatto in un unico esemplare originale nelle lingue araba, cinese, francese, inglese, spagnola e russa, ciascun testo facente ugualmente fede.

In fede di che, i sottoscritti, a tal fine debitamente autorizzati dai loro rispettivi Governi, hanno apposto la loro firma al presente Protocollo.

Fatto a Londra, il ventinove marzo millenovecentonovanta.

Seguono le firme

5024