

Messaggio

**concernente l'approvazione e la modificazione di diverse
convenzioni internazionali relative alla navigazione marittima,
come pure la modificazione della legge sulla navigazione marittima**

del 10 marzo 1986

Onorevoli presidenti e consiglieri,

Vi sottoponiamo, con il presente messaggio, un disegno di decreto federale concernente convenzioni internazionali relative alla navigazione marittima e un disegno di legge federale che modifica la legge sulla navigazione marittima.

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

10 marzo 1986

In nome del Consiglio federale svizzero:
Il presidente della Confederazione, Egli
Il cancelliere della Confederazione, Buser



Compendio

La flotta mercantile svizzera è costituita attualmente di 32 navi con una capacità complessiva di più di 500 000 tdw; trattasi della flotta marittima più importante di uno Stato senza litorale e, sul piano mondiale, occupa il 64° posto. Essa comprende principalmente navi per il trasporto alla rinfusa o per unità; sotto bandiera svizzera navigano altresì alcune navi frigorifere e navi ro-ro, nonché sei navi cisterna per il trasporto di vino o di prodotti chimici.

Tenuto conto della densità del traffico marittimo, una disciplina giuridica internazionale riconosciuta diviene necessaria per garantirne la sicurezza. Oltre ad alcuni principi divenuti diritto consuetudinario, sono soprattutto le convenzioni internazionali che danno forma concreta alla regolamentazione marittima. Il presente messaggio concerne sei nuove convenzioni, alcuni emendamenti minori apportati a due convenzioni già ratificate dalla Svizzera e infine la revisione di alcuni articoli della legge svizzera sulla navigazione marittima. Tali diverse proposte sono oggetto di un unico messaggio poiché in parte fra di loro strettamente interdipendenti.

1 Le convenzioni**11 Parte generale****111 Introduzione**

Quale primo progetto vi sottoponiamo la *Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi, conclusa a Londra nel 1973, nella versione del protocollo del 1978 (Convenzione MARPOL 73/78)*. Tale convenzione sostituisce quella entrata in vigore per la Svizzera nel 1966, attualmente superata dall'evoluzione tecnica, ossia la Convenzione internazionale concernente la prevenzione dell'inquinamento marino da idrocarburi, che risale al 1954 (RU 1966 1244). Alla nuova convenzione sono annessi cinque allegati, che trattano differenti categorie di sostanze nocive, il cui scarico in mare è vietato o, quanto meno, rigorosamente limitato. Gli allegati I e II contenenti norme relative alla prevenzione dell'inquinamento causato dagli idrocarburi o dalle sostanze chimiche trasportate dalle navi cisterna fanno obbligatoriamente parte della convenzione. Il nostro Consiglio si propone di ratificare a lungo termine i cinque allegati; egli si limiterà nondimeno, in un primo momento, a proporre l'adesione ai due allegati obbligatori, dato che, da un lato, mancano ancora nei porti le installazioni necessarie all'esecuzione pratica degli allegati III-V e che, dall'altro, i principali Stati marittimi non hanno ancora ratificato questi ultimi.

Nella lotta contro l'inquinamento marino causato da navi, la Convenzione MARPOL 73/78 assume un'importanza particolare, poiché permette di effettuare controlli efficaci in relazione con un'ampia gamma di fonti d'inquinamento.

Anche la *Convenzione del 1972 sulla prevenzione dell'inquinamento marino causato dallo scarico dei rifiuti ed altre materie (RU 1979 1335)* concerne la protezione dell'ambiente. L'emendamento proposto non concerne peraltro le misure di protezione propriamente dette della convenzione; esso riguarda la composizione delle controversie, ossia un punto che era stato lasciato aperto quando fu adottata la convenzione.

Il 6 maggio 1975 è entrata in vigore la *Convenzione internazionale sull'intervento in alto mare in caso di sinistri che causino o possano causare inquinamento da idrocarburi, conclusa nel 1969*. Essa autorizza gli Stati rivieraschi minacciati da un inquinamento da idrocarburi in seguito ad un sinistro a prendere già in alto mare le misure adeguate per proteggere i loro litorali. Questa convenzione è completata da un protocollo entrato in vigore nel 1983, che estende tale diritto d'intervento ai casi in cui il pericolo d'inquinamento provenga da sostanze diverse dagli idrocarburi, in particolare da sostanze chimiche o radioattive. Pur non traendo direttamente profitto da questa convenzione, la Svizzera è interessata ad una diminuzione dell'inquinamento marino, che ha effetti ecologici su scala mondiale.

Tre convenzioni hanno per oggetto la responsabilità dei proprietari di navi e degli armatori, e la sua limitazione. Nel diritto marittimo, le limitazioni della responsabilità sono note sin dai tempi antichi; esse fanno parte della legislazione nazionale degli Stati marittimi (cfr. FF 1952 ediz. ted. I 286

segg., ediz. franc. I 289 segg.). In Svizzera, in materia di responsabilità civile, era applicabile la convenzione del 1957 concernente la limitazione della responsabilità dei proprietari delle navi di mare, e quella del 1961 concernente l'unificazione di alcune regole in materia di trasporto di passeggeri per mare. Queste due convenzioni saranno sostituite dalla *Convenzione del 1976 sulla limitazione della responsabilità in materia di rivendicazioni marittime* e dalla *Convenzione d'Atene del 1974 relativa al trasporto per mare di passeggeri e dei loro bagagli*. La struttura di base delle convenzioni precedenti è ripresa nelle due nuove convenzioni, ma queste aumentano considerevolmente gli importi dovuti in caso di responsabilità ed estendono l'ambito della loro applicazione.

Sino alla conclusione della convenzione del 1969 sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi, non esisteva un sistema particolare di responsabilità per il caso d'inquinamento da idrocarburi causato dalle navi petroliere; tali danni dovevano essere liquidati secondo i criteri della convenzione del 1957, ciò che non consentiva più un'adeguata copertura del pregiudizio. La convenzione del 1969 crea ora per gli inquinamenti da idrocarburi un tipo speciale di responsabilità, destinato ad accordare ai danneggiati una compensazione appropriata. A tal uopo, la convenzione fa obbligo all'autore di un inquinamento da idrocarburi di risarcire il danno fino ad un massimale stabilito dalla convenzione e che è stato ancora aumentato nel 1984. Essa impone al proprietario di petroliere di coprirsi con un'assicurazione conclusa fino a concorrenza di detto limite di responsabilità e introduce a suo carico una rigorosa responsabilità causale. Le navi attualmente sotto bandiera svizzera non trasportano idrocarburi, di guisa che la Svizzera non è toccata, per il momento, dalla convenzione; è nondimeno sempre possibile che una nave adibita a tali trasporti venga ad essere iscritta nel registro del naviglio svizzero.

Nel 1978 è stata conclusa a Londra la *Convenzione internazionale sugli standard di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi* (Convenzione STCW). Tale convenzione serve ad accrescere la sicurezza della navigazione marittima. I requisiti posti da questa convenzione sono, per quanto concerne la formazione dei marittimi, inferiori a quelli stabiliti dagli Stati marittimi tradizionali ed anche a quelli previsti dalla Svizzera. Non va tuttavia sottovalutata la sua importanza quale stimolo diretto ad un graduale miglioramento del livello di formazione dei marittimi e delle esigenze del servizio di guardia. La Convenzione STCW è entrata in vigore il 28 aprile 1984 e consente agli Stati contraenti — analogamente a ciò che è il caso per la Convenzione MARPOL 73/78 — di controllare le navi che si trovano nelle loro acque, prescindendo dalla loro bandiera, circa il rispetto della convenzione.

Una modificazione minore concerne infine la *Convenzione internazionale sulle linee di carico* del 1966 (RU 1968 725). Trattasi soltanto di una semplificazione della procedura di revisione, che introduce, in particolare, l'accettazione tacita delle modifiche dell'allegato.

La navigazione marittima non può più essere realizzata oggi senza conven-

zioni internazionali; uno Stato senza litorale, come la Svizzera, è particolarmente interessato ad una regolamentazione chiara, completa, a livello internazionale, del diritto marittimo. Le convenzioni sopra evocate, completate dai necessari adeguamenti della legge sulla navigazione marittima, contribuiscono in misura considerevole a rinforzare e a sviluppare tale disciplina giuridica.

112 Risultato delle consultazioni

Le cerchie svizzere interessate alla navigazione marittima sono d'accordo con la ratifica e la modifica delle convenzioni e dei protocolli menzionati precedentemente.

12 Parte speciale

121 Convenzione internazionale del 2 novembre 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi e relativo protocollo del 17 febbraio 1978 (Convenzione MARPOL 73/78)

121.1 Situazione iniziale

Questa convenzione è stata conclusa a Londra il 2 novembre 1973, nel quadro dell'Organizzazione intergovernativa consultiva della navigazione marittima OMCI (ora: Organizzazione marittima internazionale OMI); in virtù di un protocollo del 17 febbraio 1978, essa ha assunto il presente testo.

Tale convenzione è entrata in vigore il 2 ottobre 1983; essa sostituisce la Convenzione internazionale concernente la prevenzione dell'inquinamento marino da idrocarburi, del 1954, che era stata modificata più volte (RU 1966 1244 e 1978 167).

Rispetto alla precedente convenzione del 1954, la nuova estende, tra l'altro, la nozione di sostanza nociva, sino ad allora limitata agli idrocarburi; tra le sostanze da non scaricare in mare figurano anche i prodotti chimici pericolosi. In tre allegati, la cui accettazione è facoltativa, sono state aggiunte inoltre le sostanze trasportate in recipienti mobili, le acque di scarico e i rifiuti. La convenzione contiene altresì prescrizioni in materia di costruzione concernenti le grandi petroliere. Le navi che adempiono le norme di MARPOL 73/78 ottengono un certificato, la cui conformità alle prescrizioni legali è periodicamente controllata.

Gli Stati contraenti sono autorizzati a controllare nei propri porti, per quanto concerne il rispetto della convenzione, anche le navi di Stati non contraenti, nonché a punire le trasgressioni così accertate.

La presente convenzione è stata elaborata considerando un inquinamento marino in costante aumento; se la navigazione marittima non è certamente la sola causa di tale situazione, essa vi contribuisce in misura non trascurabile. L'inquinamento marino dovuto alle navi è provocato in parte dai

sinistri e in parte dall'utilizzazione abituale delle navi. Alla prima causa d'inquinamento può avviarsi con una migliore formazione professionale dei marittimi, attualmente spesso insufficiente (rinviando al proposito alla Convenzione STCW, infra n. 127). La seconda causa potrà essere combattuta rendendo più rigorose — ciò che può essere senz'altro attuato — le prescrizioni relative allo scarico di sostanze nocive e procedendo ai corrispondenti controlli. La convenzione internazionale del 1954 non è più in grado, malgrado numerosi adeguamenti, di tener conto degli sviluppi tecnici intervenuti nel frattempo.

La convenzione conclusa a Londra nel 1973 risponde quindi ad una necessità urgente. In seguito ad una serie di catastrofi dovute a petroliere, è stata convocata nel 1978 la Conferenza internazionale sulla sicurezza delle navi cisterna e sulla prevenzione dell'inquinamento; essa ha adottato il protocollo del 1978.

Scopo principale di quest'ultimo è di aggiornare, dal punto di vista tecnico, l'allegato I concernente l'inquinamento da idrocarburi. Esso dovrebbe inoltre agevolare la rapida adesione di un gran numero di Stati, perché differisce nel tempo l'applicazione dell'allegato II, che comporta serie difficoltà tecniche (cfr. infra n. 121.22). La convenzione e il protocollo costituiscono un'unità, ciò che ha dato luogo alla denominazione MARPOL 73/78.

La convenzione è entrata in vigore il 2 ottobre 1983, un anno dopo essere stata ratificata da 15 Stati che rappresentano almeno il 50% del tonnellaggio mondiale. L'allegato è entrato in vigore contemporaneamente.

Tra gli Stati contraenti si trova la maggioranza dei principali Stati marittimi e, inoltre, degli Stati i cui porti sono spesso toccati da navi svizzere¹⁾; nelle acque di tali Paesi, la Convenzione MARPOL 73/78 è integralmente applicata, anche nei confronti delle navi provenienti da Stati non contraenti.

Prescindendo da tale circostanza, riteniamo opportuna la ratificazione di questa convenzione anche per ragioni di principio. Gli effetti dell'inquinamento si estendono al mondo intero ed esigono misure globali; la lotta contro l'inquinamento marino è un esempio, in cui la Svizzera, benché priva di un accesso diretto al mare, è chiamata a far tutto ciò che entra nelle sue possibilità.

Per quanto riguarda i tre allegati di carattere facoltativo della convenzione, la loro ratifica è certo nell'interesse di un'estesa protezione dell'ambiente marino. Il momento di ratificarli non è tuttavia ancora venuto, poiché le installazioni tecniche necessarie per la loro esecuzione — in particolare gli impianti di raccolta nei porti (v. infra n. 121.23) — non sono ancora rea-

¹⁾ *Attuali Stati contraenti:*

Bahamas, Belgio, Bulgaria, Cecoslovacchia, Cina, Colombia, Corea (Nord), Corea (Sud), Danimarca, Finlandia, Francia, Gabon, Giappone, Gran Bretagna, Grecia, Islanda, Israele, Italia, Jugoslavia, Libano, Liberia, Norvegia, Oman, Panama, Paesi Bassi, Perù, Repubblica democratica tedesca, Repubblica federale di Germania, St. Vincent e Grenadine, Spagna, Sud-Africa, Svezia, Tunisia, Tuvalu, Ungheria, URSS, Uruguay, USA.

lizzate. Né, d'altra parte, i principali Stati marittimi, vi hanno ancora aderito.

Vi sottoponiamo pertanto per approvazione i cinque allegati, dato che la loro ratifica è del tutto auspicabile, riservandoci di ratificare in un momento successivo gli allegati III-V.

121.2 Commento

La Convenzione MARPOL 73/78 costituisce un'unità formata dalla convenzione propriamente detta del 1973 con due protocolli (protocolli I/73 e II/73) e dal protocollo aggiunto nel 1973 (protocollo 78). La convenzione è completata da cinque allegati e dalle loro appendici, del 1973; i due primi allegati sono obbligatori, gli altri tre facoltativi. L'allegato I è stato considerevolmente modificato dal protocollo del 1978 e dalla relativa appendice. Il protocollo del 1978 include materialmente la convenzione, per cui basta aderire al protocollo. Tale procedura è già stata scelta da numerosi Stati. Poiché la maggior parte delle disposizioni della convenzione è stata ripresa senza modifiche nel protocollo del 1978, appare opportuno commentarle qui appresso.

121.21 Commento delle principali disposizioni della convenzione del 1973 e dei relativi protocolli

I primi due articoli enunciano gli obblighi generali derivanti dalla convenzione e definiscono le nozioni ivi utilizzate.

L'articolo 3 dichiara la convenzione applicabile in linea di principio a tutte le navi, ad eccezione delle navi da guerra e delle navi non commerciali appartenenti allo Stato. Nella convenzione la nozione di «nave» è intesa in senso ampio e comprende anche le piattaforme fisse o galleggianti.

Secondo l'articolo 4, una violazione della convenzione dev'essere punita dallo Stato contraente nel cui territorio è avvenuta l'infrazione, o dallo Stato sotto la cui bandiera è registrata la nave contravventrice. Gli Stati contraenti sono tenuti a introdurre nella loro legislazione nazionale norme penali destinate a prevenire in modo generale le infrazioni alla convenzione; trattasi di dissuadere i potenziali inquinatori. Sotto il n. 221.1 vi proponiamo un inasprimento considerevole delle pene per tali infrazioni, da inserire nella legge sulla navigazione marittima.

Ogni nave che si trovi nei porti di uno Stato contraente, sia essa originaria di questo Stato o no, dev'essere, secondo l'articolo 5, in possesso di un certificato rilasciato dallo Stato di cui batte la bandiera; tale certificato dà ragguagli circa le caratteristiche e l'equipaggiamento della nave. Alle navi che battono bandiera svizzera detto certificato è già rilasciato da società di classificazione riconosciute sul piano internazionale; esso è generalmente riconosciuto dagli Stati contraenti. Se manca un siffatto certificato o se le

caratteristiche o l'equipaggiamento della nave differiscono manifestamente da quelle indicate sul certificato, lo Stato in cui sosta la nave in questione ha l'obbligo di adottare le misure necessarie per impedire che l'ambiente marino corra un pericolo eccessivo. Sotto questo profilo è perfettamente consentito di trattenere la nave sino a che siano stati eliminati i difetti accertati, sempreché tale provvedimento sia proporzionato al rischio potenziale. L'articolo 7 prevede un risarcimento per i danni subiti a carico dello Stato che imponga a una nave misure sproporzionate comportanti un pregiudizio. In caso di controversia sull'applicazione e l'interpretazione della convenzione, decide un tribunale arbitrale di tre membri, ove non sia stato possibile comporre la vertenza con negoziati. Il tribunale arbitrale è costituito di un giudice scelto da ognuna delle parti e di un presidente scelto di comune accordo dai due giudici; il tribunale arbitrale pronuncia una decisione definitiva (art. 10 in relazione con il protocollo II/73). La procedura di arbitrato illustrata dettagliatamente nel protocollo II/73 si applica altresì alla composizione di tutte le controversie risultanti dalla convenzione.

L'articolo 8 precisa, insieme con il protocollo I/73, il modo di procedere laddove sostanze nocive ai sensi della convenzione siano scaricate in mare malgrado tutte le precauzioni. Nel protocollo I/73 è previsto dettagliatamente un sistema d'allarme destinato ad impedire catastrofi grazie ad un'azione rapida e adeguata alle circostanze.

Secondo l'articolo 11, l'OMI è l'organo di coordinazione per gli strumenti legislativi nazionali promulgati sulle diverse questioni che entrano nel campo d'applicazione della convenzione. Incombe altresì all'OMI di tenere un registro degli impianti di raccolta delle sostanze il cui scarico è vietato dalla convenzione. Tale registro deve indicare il tipo e la capacità di questi impianti (cfr. anche infra n. 121.22).

Conformemente all'articolo 12, ogni Stato contraente s'impegna ad effettuare un'indagine sui sinistri concernenti navi battenti la sua bandiera quando il sinistro abbia avuto per l'ambiente marino un grave effetto deleterio. I rapporti dell'inchiesta vanno trasmessi all'OMI. Sarà così possibile di determinare le eventuali lacune della convenzione e di rimediare con adeguate modifiche.

L'articolo 14 distingue tra allegati obbligatori e allegati facoltativi della convenzione. Gli allegati I e II concernenti gli inquinamenti da idrocarburi, rispettivamente da sostanze liquide nocive trasportate alla rinfusa (nelle navi cisterna per prodotti chimici) costituiscono parte integrante della Convenzione MARPOL 73/78. Gli allegati III-V, per converso, non debbono essere obbligatoriamente accettati (cfr. infra n. 121.23).

L'articolo 16 tratta la procedura da seguire per modificare la convenzione. Sono state previste al proposito due possibilità differenti:

Da un lato, gli emendamenti della convenzione possono essere decisi dalle Parti contraenti alla maggioranza di due terzi degli Stati contraenti presenti e votanti in seno al Comitato della sicurezza marittima, dopo essere stati esaminati da tale organo; dall'altro lato, una proposta d'emendamento può essere presentata da almeno un terzo delle Parti contraenti. Introdotta

tale domanda, va convocata una conferenza diplomatica, che decide sugli emendamenti più importanti ad una maggioranza qualificata. Gli emendamenti così decisi entrano in vigore per le Parti che li abbiano accettati sei mesi dopo l'accettazione formale.

Le prescrizioni di carattere prevalentemente tecnico contenute negli allegati e nelle loro appendici e nel protocollo I/73 sono ritenute accettate, in quanto non sia fatta opposizione, entro un termine minimo di dieci mesi a partire dalla decisione, da parte di un terzo degli Stati contraenti o da Stati contraenti che rappresentino almeno il 50% del tonnellaggio mondiale. L'emendamento entra in vigore sei mesi dopo la scadenza del termine d'opposizione per tutte le Parti che non l'abbiano respinto espressamente. Ogni Parte ha quindi la facoltà, anche nella procedura d'accettazione tacita dell'emendamento, di non farlo entrare in vigore nei suoi confronti. Uno Stato può dunque respingere esplicitamente un emendamento o dichiarare che esso entrerà in vigore nei suoi confronti solo dopo che lo abbia accettato formalmente (art. 16 cpv. 2 lett. f n. ii).

L'accettazione tacita di emendamenti di questi allegati e del protocollo I/73 appare opportuna, trattandosi di prescrizione d'indole essenzialmente tecnica e soggette ad un continuo adeguamento a causa della rapida evoluzione in questo ambito.

A differenza di quanto vale per un emendamento della convenzione, non si è qui in presenza di un caso di applicazione della disciplina costituzionale in materia di conclusione di trattati internazionali. L'accettazione degli emendamenti in questione non esige un atto d'approvazione che dovrebbe assumere la forma di un decreto delle vostre Camere. Il nostro Consiglio, quale autorità competente per le relazioni internazionali della Confederazione, potrà limitarsi a prendere conoscenza degli emendamenti che gli saranno comunicati dal Segretario generale dell'OMI e, se del caso, manifestare la sua opposizione. Ove non sollevi obiezioni, tali emendamenti entreranno in vigore nei confronti della Svizzera. Gli emendamenti adottati dal Comitato della sicurezza marittima o da una conferenza degli Stati contraenti vanno assimilati, in quanto la loro entrata in vigore non sia subordinata ad una procedura d'approvazione formale da parte degli Stati contraenti, ad atti giuridici di un'organizzazione internazionale (cfr. Rudolf Bindschedler, «Rechtsakte der internationalen Organisationen», in: Berner Festgabe zum Schweizerischen Juristentag 1979, pag. 361 segg., in particolare pag. 370-378).

Nell'approvare la convenzione, le vostre Camere esprimono il loro accordo anche per quel che riguarda il sistema di revisione previsto per gli allegati, per le loro appendici e per il protocollo I/73, in particolare la competenza spettante al Comitato della sicurezza marittima — ai cui lavori tutti gli Stati contraenti sono autorizzati a partecipare — e il fatto che incomberà pertanto al nostro Consiglio di accettare tacitamente gli emendamenti o di fare ad essi opposizione (FF 1980 II 686 seg.).

La convenzione, i suoi protocolli e le sue appendici possono essere denunciati in qualsiasi momento, dopo una durata di cinque anni, conformemente all'articolo 18.

Gli ultimi due articoli della convenzione (art. 19 e 20) contengono le disposizioni usuali concernenti il deposito, la registrazione e le lingue.

121.22 Commento delle principali disposizioni del protocollo del 1978

I nove articoli del protocollo del 1978 contengono materialmente, come già menzionato, anche le disposizioni non modificate della convenzione del 1973 (art. 1). Al protocollo del 1978 è accluso un allegato, che modifica numerose disposizioni dell'allegato I della convenzione (cfr. infra n. 121.23).

L'articolo 2 del protocollo fissa l'entrata in vigore dell'allegato II, relativo alle navi cisterna che trasportano prodotti chimici (cfr. infra n. 121.23); tale entrata in vigore non deve intervenire prima di tre anni dall'entrata in vigore della convenzione; verosimilmente essa avrà luogo nell'aprile del 1987. Il differimento s'è reso necessario perché non erano ancora realizzate certe condizioni tecniche presupposte dall'entrata in vigore dell'allegato II; per converso, l'applicazione della convenzione e dell'allegato I non ammetteva più alcun indugio.

L'articolo 3 contiene una nuova versione dell'articolo 11 capoverso 1 lettera b della convenzione; tale articolo tratta delle autorizzazioni date ad ispettori nominati dallo Stato, o ad organizzazioni riconosciute, di controllare la costruzione, l'equipaggiamento e la conduzione delle navi che trasportano sostanze nocive ai sensi della convenzione.

Le modalità concernenti l'entrata in vigore, la denuncia e tutte le altre clausole finali (art. IV-IX) corrispondono a quelle della convenzione e non abbisognano di un commento particolare.

121.23 Commento delle principali disposizioni degli allegati della convenzione

L'allegato obbligatorio I contiene — suddivise in tre capitoli — 25 norme relative alla prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi.

Sotto la denominazione «allegato I» va inteso il testo attualmente vigente nella versione del protocollo del 1978 (cfr. supra n. 121.22). L'allegato è entrato in vigore il 2 ottobre 1983. Esso è stato nel frattempo ulteriormente modificato, con effetto al 7 gennaio 1986.

Il primo capitolo raggruppa in otto norme le prescrizioni generali; la norma 2 precisa così che l'allegato è applicabile in linea di principio a tutte le navi, salvo a certi tipi (come gli aliscafi, i veicoli a cuscino d'aria) le cui caratteristiche non permettono l'applicazione di determinate disposizioni sulla costruzione e sull'equipaggiamento. In questi casi lo Stato di bandiera può dispensare dall'applicazione di tali disposizioni, a condizione che sussista una protezione equivalente contro l'inquinamento da idrocarburi.

Le petroliere di una stazza lorda uguale o superiore a 150 tonnellate, non-

ché tutte le altre navi di una stazza lorda uguale o superiore a 400 tonnellate, sono soggette a controlli regolari, la prima volta alla loro entrata in servizio (norma 4). Per le navi svizzere, tale compito è affidato a società di classificazione riconosciute dall'Ufficio svizzero della navigazione marittima, analogamente a quanto avviene per la classificazione delle navi (art. 8 dell'ordinanza sulla navigazione marittima; RS 747.301). Le spese relative vanno a carico degli armatori.

Le navi controllate ricevono un «Certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi». Lo Stato di bandiera è responsabile dell'esattezza delle indicazioni contenute in tale certificato (norma 5). Secondo la norma 8, un certificato è valido al massimo cinque anni; nel corso del periodo di validità dev'essere effettuato almeno un controllo senza preavviso. Questo obbligo viene meno ove l'amministrazione proceda — come è il caso per la Svizzera — in luogo e vece di tale controllo senza preavviso, a un controllo annuale preannunciato.

Il secondo capitolo contiene disposizioni relative al controllo dell'inquinamento causato dall'esercizio della navigazione. Secondo la norma 9, lo scarico d'idrocarburi in mare è, in linea di principio, vietato. La norma accorda in certi casi e per piccole quantità un'eccezione, determinandone peraltro con precisione le condizioni: così, la nave deve trovarsi a più di 12 miglia marine dalla terra più vicina e dev'essere provvista di un dispositivo di sorveglianza continua e di controllo degli scarichi di idrocarburi. Le condizioni sono più o meno rigorose secondo la grandezza e la funzione della nave.

La norma 12 è particolarmente importante per l'esecuzione della convenzione; essa obbliga gli Stati contraenti a installare, nei loro porti e terminali utilizzati per il carico di idrocarburi, impianti in grado di ricevere le sostanze che le navi non hanno più diritto di scaricare in mare.

Il capitolo III contiene infine disposizioni speciali per ridurre al minimo l'inquinamento da idrocarburi da parte di petroliere, in caso di avarie ai fianchi o al fondo; queste disposizioni intendono limitare l'estensione dell'inquinamento provocato da futuri sinistri e contengono all'uopo prescrizioni tecniche concernenti la costruzione delle navi. Tale capitolo è, per il momento, privo di rilevanza per la Svizzera, dato che sino ad oggi nessuna petroliera è iscritta nel Registro del naviglio svizzero.

L'*allegato II* è obbligatoriamente vincolato alla convenzione e ha per scopo di limitare l'inquinamento marino da sostanze nocive diverse dagli idrocarburi, trasportate alla rinfusa.

Esso contiene prescrizioni speciali per le navi cisterna che trasportano prodotti chimici; sei navi di tale tipo navigano attualmente sotto bandiera svizzera.

Le sostanze liquide sono suddivise in quattro categorie, in funzione della loro tossicità (norma 3). Nelle norme che seguono si precisa, con riferimento a detta classificazione, quali sostanze, in quale concentrazione e in quali circostanze, possono essere scaricate in mare. Anche l'*allegato II* fa obbligo agli Stati contraenti d'installare nei loro porti impianti di raccolta

destinati a ricevere residui e miscele che contengono sostanze liquide nocive (norma 7).

L'osservanza dell'allegato è controllata, da un lato, mediante un «registro di carico», tenuto dal capitano e che può essere consultato in qualsiasi momento dallo Stato rivierasco. Dall'altro lato, essa è garantita da ispezioni periodiche delle navi da parte delle autorità degli Stati contraenti. Come per quanto concerne l'allegato I, tali controlli sono effettuati sulle navi svizzere da una società di classificazione, a spese dell'armatore.

Gli *allegati III, IV e V* sono collegati alla convenzione solo facoltativamente; essi non sono ancora entrati in vigore, non essendo stati ratificati da un numero sufficiente di Stati. I tre allegati facoltativi hanno per scopo la prevenzione degli inquinamenti da altre sostanze nocive. Così, secondo l'allegato III, il trasporto di sostanze nocive in colli o in recipienti mobili è consentito soltanto se sono rispettate determinate norme minime stabilite dalle Parti contraenti; tali norme riguardano, per esempio, l'imballaggio, la marcatura, l'etichettatura o lo stivaggio.

Le navi a cui si applica l'allegato IV devono essere provviste di determinate installazioni di raccolta (cisterne, impianti per il trattamento delle acque di scarico, ecc.). Come è il caso per gli allegati I e II, tali navi sono soggette ad ispezioni periodiche da parte delle autorità dello Stato di bandiera.

L'allegato V è destinato ad evitare l'inquinamento da rifiuti delle navi; esso non prevede installazioni speciali a bordo delle navi e, di conseguenza, ispezioni. Esige nondimeno che ogni nave sia provvista di recipienti per lo stoccaggio dei rifiuti.

Conformemente alla prassi sin qui seguita, la Svizzera, prima di aderire ai tre allegati facoltativi, attenderà che essi siano stati ratificati dai principali Stati marittimi. Vi chiediamo tuttavia di approvare l'insieme della convenzione, in modo che l'adesione agli allegati III, IV e V possa aver luogo, quando sia venuto il momento, senza formalità amministrative supplementari.

121.3 Conseguenze

La convenzione del 1954 rimane in vigore per gli Stati contraenti sino a che abbiano accettato la convenzione del 1973/78. L'adesione alla nuova convenzione non richiede modifiche essenziali della legislazione marittima svizzera. Nella legge sulla navigazione marittima (RS 743.30) dev'essere completata soltanto una disposizione penale (cfr. infra n. 221.1). Tale nuova disposizione deve comminare, per il caso d'infrazione, sanzioni tali da garantire un effetto preventivo generale.

Occorre inoltre adeguare ai nuovi requisiti alcune prescrizioni dell'ordinanza sulla navigazione marittima (RS 747.301).

122 **Modifica della Convenzione del 29 dicembre 1972 sulla prevenzione dell'inquinamento marino causato dallo scarico dei rifiuti ed altre materie (Dumping Convention)**

122.1 **Situazione iniziale**

La Convenzione sulla prevenzione dell'inquinamento marino causato dallo scarico dei rifiuti ed altre materie è stata conclusa il 29 dicembre 1972, nel quadro dell'OMCI (OMI); essa è entrata in vigore il 30 agosto 1975. La Svizzera ha ratificato la convenzione nel 1979 (RU 1979 1335).

Nell'articolo XI, le Parti contraenti si sono impegnate ad esaminare durante la loro prima riunione consultiva, «le procedure di composizione delle controversie riguardanti l'interpretazione e l'applicazione della presente convenzione». In occasione della terza riunione consultiva del 12 ottobre 1978, ha potuto essere adottata una siffatta procedura. Nell'appendice della convenzione se ne trovano i dettagli.

Dall'aggiunta di un'appendice alla convenzione risultano due modifiche minori degli articoli XIV e XV.

Secondo l'articolo XV, un emendamento della convenzione entra in vigore 60 giorni dopo la sua approvazione da almeno due terzi degli Stati contraenti; una prossima entrata in vigore appare poco verosimile, dato che attualmente sono intervenute soltanto 8 ratifiche¹⁾ sulle 38 necessarie.

122.2 **Commento**

Nel suo nuovo testo, l'articolo XI prevede una procedura in più fasi di composizione delle controversie.

Le Parti contraenti la cui opinione diverga circa l'applicazione o l'interpretazione della convenzione, devono, in primo luogo, cercare di raggiungere un accordo amichevolmente. Ove ciò non sia possibile, le Parti possono, di comune accordo, sottoporre la controversia alla Corte internazionale di giustizia. In assenza d'intesa su questo punto, ognuna delle Parti può chiedere che la controversia sia giudicata da un tribunale arbitrale. Salvo che le Parti convengano altrimenti, la procedura arbitrale ha luogo secondo le norme contenute nell'appendice alla convenzione. Queste corrispondono essenzialmente alle norme previste in altre convenzioni.

L'aggiunta di un'appendice alla convenzione comporta una modifica minore degli articoli XIV e XV. Mentre l'adeguamento dell'articolo XIV costituisce una semplice formalità — anche l'appendice è menzionata come parte integrante della convenzione —, quello dell'articolo XV riveste un'importanza maggiore. Poiché infatti l'appendice viene a figurare ora nel paragrafo 1 lettera a di tale articolo, essa è posta sullo stesso piano della convenzione per quanto concerne la procedura di emendamento; ciò esclude, in

¹⁾ L'emendamento è stato per il momento accettato da: Canada, Danimarca, Francia, Giappone, Gran Bretagna, Paesi Bassi, Svezia e USA.

particolare, che possa essere seguita la procedura d'accettazione tacita prevista nel paragrafo 1 per gli emendamenti degli allegati.

123 Convenzione internazionale sull'intervento in alto mare in caso di sinistri che causino o possano causare inquinamento da idrocarburi, del 29 novembre 1969, e relativo protocollo del 2 novembre 1973

123.1 Situazione iniziale

In seguito a un grave sinistro occorso ad una petroliera (Torrey Canyon) nel 1967, sinistro le cui conseguenze per l'ambiente marino e, in particolare, per i litorali sono stati catastrofici, la Convenzione internazionale sull'intervento in alto mare in caso di sinistri che causino o possano causare inquinamento da idrocarburi è stata adottata nel 1969 da una conferenza diplomatica sul diritto marittimo a Bruxelles. Essa garantisce agli Stati rivieraschi minacciati da un inquinamento in alto mare un mezzo di difesa che permette loro, in particolare, d'intervenire anche su beni appartenenti a terzi — ad esempio, al proprietario della nave o del carico — nella misura in cui ciò consenta di ridurre il rischio d'inquinamento. Successivamente all'adozione di tale convenzione, limitata all'inquinamento da idrocarburi, è apparso evidente che un diritto d'intervento doveva essere accordato anche in caso di pericolo causato da altre sostanze nocive. Gli articoli fondamentali relativi a questa estensione sono stati adottati nel 1973 in seguito ad una seconda conferenza; essi sono stati concretizzati poco tempo dopo mediante un elenco di sostanze nocive incluse nel protocollo. La convenzione è entrata in vigore il 6 maggio 1975; essa è stata ratificata finora da 48 Stati, tra i quali figura la maggioranza dei principali Stati marittimi ¹⁾. Il relativo protocollo è stato messo in vigore il 30 marzo 1983, 90 giorni dopo che avevano avuto luogo le 15 ratifiche necessarie ²⁾.

123.2 Commento

Il testo che vi sottoponiamo comprende la convenzione del 1969 propriamente detta, come pure un allegato che determina le modalità di concilia-

¹⁾ *Stati contraenti della convenzione sull'intervento:*

Australia, Bahamas, Bangladesh, Belgio, Bulgaria, Camerun, Cuba, Danimarca, Emirati Arabi Uniti, Ecuador, Figi, Finlandia, Francia, Gabon, Ghana, Giappone, Gran Bretagna, Irlanda, Islanda, Italia, Jugoslavia, Kuwait, Libano, Liberia, Marocco, Messico, Monaco, Norvegia, Nuova Zelanda, Oman, Panama, Papuasias-Nuova Guinea, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Repubblica dominicana, Repubblica democratica tedesca, Repubblica federale di Germania, Senegal, Siria, Spagna, Sri Lanka, Surinam, Svezia, Tunisia, URSS, USA, Yemen.

²⁾ *Stati contraenti del protocollo:*

Australia, Bahamas, Belgio, Danimarca, Gran Bretagna, Italia, Jugoslavia, Liberia, Messico, Norvegia, Paesi Bassi, Polonia, Svezia, Tunisia, URSS, USA, Yemen.

zione e di arbitrato; ad essi va aggiunto un protocollo del 1973 che include un elenco delle sostanze nocive.

123.21 **Commento delle principali disposizioni della convenzione**

I primi due articoli hanno per oggetto l'ambito di applicazione e la definizione di certe nozioni usate nella convenzione. Secondo l'articolo 1, un intervento è giustificato soltanto se i litorali vicini siano esposti ad un rischio grave e imminente derivante da un inquinamento da idrocarburi che già abbia avuto luogo o che minacci di aver luogo. L'articolo 3 pone determinati limiti al diritto d'intervento degli Stati rivieraschi; per quanto riguarda la Svizzera, è soprattutto importante notare che lo Stato rivierasco è tenuto, prima di qualsiasi intervento, a consultare gli altri Stati interessati dal sinistro, in particolare lo Stato di bandiera; inoltre, lo Stato che interviene deve notificare agli interessati le misure previste. Tale disposizione è destinata ad impedire misure arbitrarie e precipitate. Questo fine è pure perseguito mediante la creazione in senso all'OMI di una lista di esperti indipendenti, che lo Stato rivierasco può consultare prima di adottare provvedimenti. Un diritto d'intervento immediato è accordato allo Stato rivierasco soltanto in caso di estrema urgenza.

L'articolo 5 stabilisce il principio, di per sé ovvio, della proporzionalità delle misure rispetto ai danni subiti o imminenti; il criterio previsto dalla convenzione è di comparare la portata e la probabilità dei danni imminenti con i danni che possono essere causati dalle misure d'intervento. Secondo l'articolo 6, misure eccedenti tale quadro rendono la Parte contraente che le ha adottate responsabile del risarcimento dei danni così causati.

Se, in caso di controversia, le Parti non pervengono ad intendersi, l'articolo 8 prevede una procedura di conciliazione e, ove essa dovesse risultare infruttuosa, una procedura d'arbitrato. L'allegato della convenzione contiene disposizioni dettagliate circa lo svolgimento di questa procedura. La composizione delle controversie può essere riassunta come segue:

La procedura è diretta da una commissione di conciliazione che, dopo aver studiato in modo approfondito le questioni litigiose, elabora una raccomandazione motivata. Se, durante i 90 giorni successivi alla sua notificazione alle Parti, queste si notificano mutualmente la loro accettazione, la conciliazione ha avuto luogo; in caso contrario, essa è fallita. In quest'ultimo caso e se una delle due Parti la richiede nel termine di 180 giorni dal fallimento della conciliazione, è effettuata una procedura d'arbitrato. La decisione è adottata da un tribunale arbitrale di tre membri; ogni parte ne nomina uno; i due arbitri designano un presidente. La decisione del tribunale arbitrale è definitiva.

Gli articoli 9-17 contengono le clausole finali abituali: è così stabilito che la convenzione entra in vigore per le Parti contraenti 90 giorni dopo il deposito dello strumento di ratificazione (art. 11). La convenzione può essere denunciata in qualsiasi momento (art. 12). Gli emendamenti della convenzione sono decisi da una conferenza convocata dall'OMI. Un emen-

damento entra in vigore per le Parti contraenti solo dopo che queste l'abbiano ratificato; un'accettazione tacita non è prevista in alcun caso.

123.22 Commento delle principali disposizioni del protocollo del 1973

Il protocollo del 1973, collegato facoltativamente alla convenzione, estende il diritto d'intervento degli Stati rivieraschi al rischio imminente d'inquinamento derivante da sostanze diverse dagli idrocarburi; l'allegato considera quattro categorie di sostanze, ossia: idrocarburi trasportati alla rinfusa», «sostanze nocive» (prodotti chimici), «sostanze liquide» (gas liquidi) e «sostanze radioattive». Il protocollo è entrato in vigore il 30 marzo 1983 ed è applicabile attualmente a 17 Stati.

L'articolo 1 del protocollo conferisce agli Stati rivieraschi il diritto di adottare immediatamente le misure preventive necessario quando le loro coste siano minacciate da un inquinamento dovuto a sostanze elencate nell'allegato. Lo stesso diritto è accordato agli Stati rivieraschi con riferimento ad altre sostanze, ma in tal caso essi devono provare che, al momento dell'intervento, dette sostanze rappresentavano un pericolo analogo.

Secondo l'articolo 2, gli articoli 2-8 della convenzione (cfr. supra n. 123.21) e l'allegato della stessa sono applicabili anche alle sostanze considerate dal protocollo.

Gli Stati contraenti possono proporre in qualsiasi momento emendamenti dell'elenco delle sostanze nocive; in questo caso è convocata una conferenza degli Stati contraenti del protocollo, che può decidere emendamenti alla maggioranza di due terzi. Secondo il principio dell'accettazione tacita, un emendamento si ritiene adottato se, nel termine di sei mesi, esso non è respinto da almeno un terzo degli Stati contraenti del protocollo. Per gli Stati che non respingono l'emendamento, questo entra in vigore tre mesi dopo la sua accettazione tacita (art. 3). Per le ragioni menzionate sotto il n. 121.21, incombe al nostro Consiglio di decidere se la Svizzera debba accettare o respingere tali emendamenti.

Gli articoli 4-9 contengono le disposizioni concernenti la firma, la ratificazione, l'entrata in vigore, la denuncia e l'emendamento del protocollo; la procedura d'emendamento del protocollo è calcata su quella della convenzione; essa prevede soltanto l'accettazione espressa (art. 8).

124 Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi del 29 novembre 1969 e relativi protocolli del 19 novembre 1976 e 25 maggio 1984

124.1 Situazione iniziale

La Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi è stata adottata nel 1969 da una con-

ferenza diplomatica tenuta nel quadro dell'OMCI (OMI). Un protocollo del 1976 ha sostituito il franco oro Poincaré quale unità di conto con l'unità dei diritti speciali di prelievo del Fondo monetario internazionale. Nel 1984, i limiti di responsabilità sono stati aumentati considerevolmente mediante un protocollo supplementare.

La convenzione del 1969 sull'intervento in alto mare in caso di sinistri che causino o possano causare inquinamento da idrocarburi (v. supra n. 123), come pure la presente convenzione, sono un risultato diretto delle discussioni provocate dalla catastrofe del «Torrey Canyon». Contrariamente alla convenzione sull'intervento, la Convenzione sulla responsabilità civile non ha per scopo di limitare i danni dovuti agli idrocarburi, bensì di prevedere il risarcimento dei danni. A tal fine il proprietario di una petroliera è soggetto a una responsabilità causale che prescinde da una colpa; egli è, d'altra parte, tenuto ad assicurare le sue navi per l'importo equivalente al limite della responsabilità che può incombergli. Su questi due punti e circa le somme destinate esclusivamente a coprire i danni dovuti all'inquinamento da idrocarburi, la nuova convenzione va oltre quella del 10 ottobre 1957 concernente la limitazione della responsabilità dei proprietari delle navi di mare (RU 1966 1505). La convenzione conta attualmente 56 Stati contraenti ¹⁾ ed è in vigore dal 19 giugno 1975.

I danni causati dagli idrocarburi possono assumere proporzioni enormi. D'altro canto, poiché, per le ragioni che saranno esposte sotto il n. 125.1, è indispensabile una limitazione della responsabilità, gli Stati partecipanti alla Conferenza hanno proposto, in una risoluzione, la creazione di un fondo destinato a risarcire alle vittime il danno non coperto dalla responsabilità civile. Una Convenzione corrispondente è stata adottata nel 1971; il fondo esiste dal 1978 e, conformemente alla sua origine, è strettamente vincolato alla Convenzione sulla responsabilità civile. Esso è alimentato da contributi prelevati dagli Stati membri sul petrolio importato, nel porto di scarico. Tra i suoi membri figurano quasi tutti gli Stati che forniscono petrolio alla Svizzera ²⁾. Ciò significa che la Svizzera importa per la maggior

¹⁾ *Stati contraenti della Convenzione sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi:*

Algeria, Australia, Bahamas, Belgio, Brasile, Camerun, Cile, Cina, Corea (Sud), Costa d'Avorio, Danimarca, Emirati Arabi Uniti, Ecuador, Figi, Finlandia, Francia, Gabon, Ghana, Giappone, Gran Bretagna, Grecia, Guatemala, Indonesia, Islanda, Italia, Jugoslavia, Kuwait, Libano, Liberia, Maldive, Marocco, Monaco, Nigeria, Norvegia, Nuova Zelanda, Oman, Paesi Bassi, Panama, Papuaasia-Nuova Guinea, Polonia, Portogallo, Repubblica democratica tedesca, Repubblica dominicana, Repubblica federale di Germania, Senegal, Singapore, Siria, Spagna, Sri Lanka, Sud-Africa, Svezia, Tunisia, Tuvalu, URSS, Vanuatu, Yemen.

²⁾ *Stati attualmente membri del fondo:*

Algeria, Bahamas, Camerun, Danimarca, Emirati Arabi Uniti, Figi, Finlandia, Francia, Gabon, Ghana, Giappone, Gran Bretagna, Indonesia, Islanda, Italia, Jugoslavia, Kuwait, Liberia, Maldive, Monaco, Norvegia, Oman, Paesi Bassi, Papuaasia-Nuova Guinea, Polonia, Repubblica democratica tedesca, Repubblica federale di Germania, Siria, Spagna, Sri Lanka, Svezia, Tunisia, Tuvalu.

parte petrolio gravato da tale contributo, per cui non è necessaria la sua adesione con gli oneri amministrativi che essa comporta.

124.2 Commento

124.21 Commento delle principali disposizioni della convenzione e del protocollo del 1976

L'articolo 1 definisce le nozioni principali della convenzione; nel quadro di quest'ultima, l'espressione «nave» designa unicamente le imbarcazioni o apparecchi galleggianti che viaggino per mare, destinati al trasporto di idrocarburi.

Secondo l'articolo 2, la convenzione si applica esclusivamente laddove i litorali e le acque degli Stati contraenti siano inquinati o debbano essere prese misure preventive per impedire che l'inquinamento si estenda sino alle acque territoriali di uno Stato contraente.

L'articolo 3 del protocollo aggiunto nel 1984 (cfr. infra n. 124.22) dichiara la convenzione applicabile anche alla zona economica esclusiva prevista dalla Convenzione delle Nazioni Unite del 1982 sul diritto marittimo.

Secondo l'articolo 3, il proprietario risponde causalmente dei danni da inquinamento. Egli può essere esonerato dalla propria responsabilità soltanto in tre casi espressamente enumerati.

Il paragrafo 3 accorda al giudice la facoltà di ridurre l'obbligo risarcitorio del proprietario o addirittura di prescindere in caso di colpa della parte lesa. Trattasi di un principio vigente anche nel diritto svizzero, nell'articolo 44 del Codice delle obbligazioni (RS 220).

Infine, il paragrafo 4 stabilisce che le richieste di riparazione per danni da inquinamento soggetti alla convenzione possono essere formulate soltanto in base alle disposizioni di quest'ultima. Tali pretese possono essere fatte solo nei confronti del proprietario, non invece in quelli dei suoi ausiliari. Il protocollo del 1984 (cfr. infra n. 124.22) ammette peraltro un'eccezione a questo principio nel caso in cui l'ausiliario abbia agito con «wilful misconduct» (cfr. infra n. 125.21).

Se più navi abbiano causato un inquinamento, i loro proprietari sono solidalmente responsabili della totalità del danno, ai sensi dell'articolo 4, sempreché non sia possibile attribuire con sufficiente certezza il danno ad una sola nave. L'onere di provare la colpa di una sola nave incombe agli altri proprietari implicati.

Di grande importanza sono altresì gli articoli 5-7, che regolano le condizioni e l'estensione dei limiti di responsabilità.

L'importo massimo della responsabilità civile è determinato dall'articolo 5 capoverso 1 in 2000 franchi oro Poincaré per tonnellata di stazza della nave, e in un totale di 210 milioni di franchi oro. Il protocollo del 1976, che il nostro Consiglio si propone di ratificare insieme con la convenzione, introduce l'unità dei diritti speciali di prelievo (DSP) del Fondo monetario internazionale (FMI) in luogo del franco oro, che non è pressoché più utilizzato.

Grazie al decreto federale del 9 maggio 1971, tuttora vigente, che fissa la parità aurea del franco, è ancora possibile calcolare la parità del franco svizzero rispetto al franco oro Poincaré. Avendo la maggioranza degli Stati abbandonato la parità aurea, un calcolo della parità con le loro valute non è tuttavia più possibile.

In tutte le recenti convenzioni sui trasporti, il franco oro Poincaré è stato sostituito dall'unità di conto dei DSP del FMI. Il FMI determina ogni volta il valore attuale in DSP delle valute degli Stati membri. Benché non faccia parte del FMI, la Svizzera conosce anch'essa il valore medio in franchi svizzeri dei DSP, in virtù di una valutazione effettuata costantemente dalla Banca nazionale svizzera. Mediante tale valutazione, il nostro Consiglio può senz'altro dichiarare applicabili i DSP per una determinata convenzione internazionale (cfr. Dichiarazione concernente l'accordo sulle ferrovie CIM/CIV in FF 1978 I 1054).

Secondo l'articolo 2 del protocollo del 1976, l'ammontare della responsabilità civile è di 133 DSP per tonnellata di stazza della nave, ciò che, al corso approssimativo di 2,50 franchi svizzeri per DSP, corrisponde a un valore di 330 franchi svizzeri; l'ammontare totale di 14 milioni DSP corrisponde a 35 milioni di franchi svizzeri.

Per quanto concerne la limitazione della responsabilità, rinviamo sin d'ora al protocollo del 1984, che ha aumentato considerevolmente le somme e che sarà evocato sotto il n. 124.22.

Secondo l'articolo 5 paragrafo 2 della convenzione, una limitazione della responsabilità del proprietario è autorizzata soltanto se il danno non è causato da colpa personale del proprietario; a tal riguardo la colpa dei suoi ausiliari non gli è imputabile.

Il paragrafo 3 prevede la costituzione di un fondo per i danni dovuti ad inquinamento da idrocarburi, analogamente a quanto previsto dalla Convenzione internazionale del 10 ottobre 1957 concernente la limitazione della responsabilità dei proprietari delle navi di mare (RU 1966 1505). La costituzione di tale fondo, in funzione della responsabilità totale stabilita dall'articolo 5 capoverso 1, è la seconda condizione a cui è subordinata la limitazione della responsabilità; ove non sia adempiuta, il proprietario risponde illimitatamente. Il fondo che rappresenta la responsabilità limitata dev'essere costituito nel luogo in cui è promossa un'azione in base all'articolo 9 della convenzione, ossia presso le autorità competenti dello Stato rivierasco colpito dall'inquinamento.

Se i danni soggetti alla limitazione della responsabilità non possono essere integralmente coperti dal fondo, i danneggiati si ripartiscono la perdita proporzionalmente all'ammontare dei loro crediti.

Il paragrafo 8 intende indurre i proprietari a fare il necessario per impedire sin dall'inizio un inquinamento. Infatti, il proprietario ha diritto d'imputare al fondo le spese incorse volontariamente per misure da lui adottate allo scopo di evitare o ridurre l'inquinamento; tali pretese concorrono con quelle dei danneggiati.

Secondo il paragrafo 10, la base di calcolo per la limitazione della responsabilità è la stazza economicamente utilizzabile della nave, la cosiddetta stazza netta, aumentata del volume dello spazio occupato dall'apparato motore. Dall'entrata in vigore della Convenzione internazionale del 1969 sulla stazzatura delle navi (RU 1982 1326), le nuove navi non sono più misurate in tonnellate di registro, bensì in stazza. Per tale ragione nel protocollo del 1984 (cfr. infra n. 124.22) è stata introdotta come unità di conto la stazza lorda (GT).

Analogamente ai proprietari, anche gli assicuratori e le altre persone che prestino la garanzia finanziaria sono autorizzate a costituire un fondo. Tale diritto compete loro anche laddove il proprietario, in seguito a sua colpa personale, non possa limitare la propria responsabilità civile; in tal caso è consentito ai danneggiati di agire ulteriormente contro il proprietario per la parte della pretesa eventualmente non coperta dal fondo (par. 11).

Quando sia costituito un fondo e il proprietario abbia diritto di limitare la propria responsabilità civile, le conseguenze per il patrimonio del proprietario sono le seguenti: le parti del patrimonio del proprietario non contenute nel fondo non sono toccate dalle pretese risarcitorie derivanti dall'inquinamento di cui si tratta; vengono così meno le misure prese contro altri beni del proprietario per garantire dette pretese, quali il sequestro o il pignoramento. In quanto ogni vittima possa far capo al fondo per soddisfare la propria pretesa, il fondo rappresenta l'unico bene a cui possa attingersi per il risarcimento dei danni soggetti alla responsabilità limitata.

L'articolo 7 prevede, per le navi che trasportino più di 2000 tonnellate di idrocarburi, un'assicurazione obbligatoria od altra garanzia finanziaria che, in caso di danno, copra quest'ultimo fino a concorrenza del limite di responsabilità. Tale obbligo assicurativo rappresenta una novità nel diritto marittimo. Perché possa essere controllato il rispetto di detto obbligo, è previsto nei capoversi 2-4 un certificato d'assicurazione secondo un modello uniforme, che deve sempre trovarsi a bordo. I paragrafi 5-11 determinano i requisiti che debbono essere adempiuti dall'assicurazione o da altra garanzia finanziaria, nonché le conseguenze derivanti dalla mancanza di un certificato.

Certe navi, di proprietà di uno Stato, sono esonerate dall'obbligo assicurativo. Esse devono peraltro essere munite di un certificato attestante che lo Stato assume la responsabilità civile nei limiti stabiliti dall'articolo 5 paragrafo 1 (par. 12).

Il foro per le azioni risarcitorie relative all'inquinamento o alle misure preventive contro l'inquinamento si trova nello Stato rivierasco colpito da tale evento. La costituzione del fondo non modifica questa competenza (art. 9). Detta disciplina non corrisponde a quella dell'articolo 59 della Costituzione federale. Non si tratta peraltro di una novità. Infatti, la Confederazione ha già concluso varie altre convenzioni internazionali che includono clausole deroganti all'articolo 59 Cost. (cfr. art. 35 della Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno, FF 1964 1605, RU 1967 1633; art. 1 della Convenzione internazionale per l'unificazione di alcune regole concernenti la

competenza civile in materia di urto fra navi, FF 1953 ediz. ted. III 759 seg., ediz. franc. III 790 seg., RU 1956 780; art. 31 della Convenzione concernente il contratto di trasporto internazionale di merci su strada, FF 1969 I 566, RU 1970 851; per considerazioni generali sull'art. 59 Cost., cfr. GAAC 1981 n. 49 pagg. 287-292).

D'altronde, il foro del luogo in cui è insorto il danno, previsto dall'articolo 9, corrisponde, in materia di trasporti, anche alla nostra prassi interna e a quella internazionale (FF 1953 ediz. ted. III 759 seg., ediz. franc. III 791). La conferma di questa prassi in una norma del diritto internazionale pubblico appare opportuna nell'interesse della credibilità e del riconoscimento internazionale della bandiera svizzera, essenziali per la nostra flotta marittima che, per forza di cose, naviga esclusivamente all'estero.

L'articolo 10 regola la validità di una sentenza esecutiva pronunciata in base all'articolo 9; tale sentenza dev'essere riconosciuta da tutti gli Stati contraenti, a meno che sia inficiata da gravi vizi di procedura. La procedura diretta all'esecuzione in un altro Stato della sentenza deve, secondo il capoverso 2, limitarsi alle formalità indispensabili; essa non può comportare il riesame nel merito della questione.

Dopo l'entrata in vigore della convenzione, la situazione giuridica in caso d'inquinamento da idrocarburi si presenta nel modo seguente: nelle relazioni tra gli Stati contraenti, la Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi prevale su tutte le convenzioni precedenti in contrasto con essa; nelle relazioni con gli Stati non contraenti, per converso, le convenzioni precedenti rimangono in vigore (art. 12).

Infine, gli articoli 13-21 contengono le clausole finali, quali l'entrata in vigore, la denuncia e l'emendamento della Convenzione.

124.22 Commento delle principali disposizioni del protocollo del 1984

Il protocollo del 1984, adottato a Londra il 25 maggio 1984, introduce — prescindendo dalle innovazioni già menzionate a proposito della convenzione — l'ammontare della responsabilità minima di 3 milioni di DSP, ossia circa 7,5 milioni di franchi svizzeri, per le navi con una capacità inferiore a 5000 unità di stazza lorda (GT).

Inoltre è considerevolmente aumentato l'ammontare della responsabilità per le navi maggiori. Così, per le navi di più di 5000 GT, l'ammontare di 3 milioni di DSP è maggiorato di 420 DSP per ogni GT supplementare. Il limite massimo della responsabilità, sinora di 14 milioni di DSP, passa a 59,7 milioni di DSP, ciò che corrisponde alla responsabilità civile di una nave di 140 000 GT.

Il protocollo del 1984 aumenta in tal modo il limite di responsabilità del 300%, ossia in misura assai maggiore di quella corrispondente all'inflazione intervenuta nel frattempo. Un aumento reale dei limiti di responsabilità è

nondimeno giustificato, tenuto conto dell'estensione dei danni provocati dalle catastrofi ecologiche dovute agli idrocarburi e che hanno avuto luogo finora.

Infine, il protocollo del 1984 prevede una procedura semplificata per la revisione dei limiti di responsabilità; così, un emendamento può essere proposto da un quarto degli Stati contraenti. Se due terzi delle Parti contraenti presenti adottano tale emendamento, esso è soggetto all'approvazione tacita di tutti gli Stati contraenti ed entra in vigore diciotto mesi dopo la sua accettazione. Questa procedura d'accettazione tacita corrisponde in linea di principio alla procedura illustrata sotto il n. 121.21; essa ne differisce peraltro nel senso che, trattando esclusivamente la questione degli importi massimi, il protocollo del 1984 fissa certi limiti all'accettazione tacita; esso stabilisce che un emendamento non può aver luogo prima di cinque anni dall'entrata in vigore del protocollo; inoltre, l'aumento non può eccedere il 6% annuo e gli importi della responsabilità non possono superare il triplo di quelli fissati nel protocollo del 1984.

Ove uno Stato non accetti un emendamento così adottato e non sia in grado di mobilitare un quarto degli Stati contraenti per farlo respingere, rimane a tale Stato come estremo rimedio quello di denunciare il protocollo almeno sei mesi prima dell'entrata in vigore dell'emendamento.

Per le ragioni menzionate sotto il n. 121.21, incombe al Consiglio federale di decidere se accettare o respingere tali emendamenti.

Il protocollo del 1984 non è ancora stato ratificato da alcun Stato. La Svizzera ha l'intenzione di aderirvi soltanto dopo che i principali Stati marittimi l'abbiano ratificato; per ragioni di economia procedurale vi proponiamo nondimeno di approvare sin d'ora l'adesione a questo protocollo.

125 Convenzione del 19 novembre 1976 sulla limitazione della responsabilità in materia di rivendicazioni marittime

125.1 Situazione iniziale

La responsabilità degli armatori e dei proprietari è sempre stata di grande importanza per la navigazione marittima. Già nel Medioevo si è partiti dall'idea che ognuno era responsabile soltanto fino a concorrenza dei beni che rischiava in mare; perciò si doveva suddividere il patrimonio degli armatori in due parti, ossia in una «fortuna di mare» e in una «fortuna di terra». Tale era la regola del diritto marittimo delle città del Mediterraneo, come pure di quelle del Mare del Nord e del Baltico. All'indennizzo di tutti i creditori dei terzi nei confronti dell'armatore risultanti dall'esercizio delle navi era destinata esclusivamente la «fortuna di mare»; la «fortuna di terra» non rispondeva invece per alcun credito fondato sulla navigazione.

Questo sistema era comparabile a quello delle attuali società di capitali, che permettono all'imprenditore di limitare la propria responsabilità al capitale investito.

Già nel 1924 era stato fatto un tentativo, su base internazionale, di disci-

plinare in modo uniforme il principio della limitazione della responsabilità, regolato in modo diverso nelle singole legislazioni nazionali. L'effetto di questa convenzione sull'armonizzazione della responsabilità rimaneva peraltro assai modesto. Solo con la Convenzione del 10 ottobre 1957 concernente la limitazione della responsabilità dei proprietari delle navi di mare (RU 1966 1505) è cominciato a diffondersi un sistema uniforme di limitazione della responsabilità, la cosiddetta responsabilità forfettaria. Secondo questo sistema, l'armatore risponde con il suo intero patrimonio ma, per i crediti risultanti dalla navigazione, la sua responsabilità è limitata a un valore corrispondente al tonnellaggio della nave (cfr., per quanto riguarda la limitazione della responsabilità, anche FF 1952 ediz. ted. I 284 segg., ediz. franc. I 286 segg., e FF 1965 II 56 seg.). Il sistema della responsabilità forfettaria è stato recepito nella legislazione svizzera ed è da allora applicabile pure per la navigazione interna (art. 49 in relazione con l'art. 126 della legge sulla navigazione marittima).

La Convenzione sulla limitazione della responsabilità in materia di rivendicazioni marittime è stata adottata nel quadro di una conferenza diplomatica dell'OMCI (OMI) il 19 novembre 1976. La convenzione del 1976 sostituirà quella tuttora vigente del 10 ottobre 1957 sulla limitazione della responsabilità dei proprietari delle navi di mare (RU 1966 1505). Rispetto alla precedente, la nuova convenzione comporta principalmente un aumento dei limiti di responsabilità, che erano eccessivamente esigui per le attuali condizioni, come pure una nuova definizione dei crediti soggetti alla limitazione della responsabilità.

La Convenzione internazionale del 10 ottobre 1957 fissava per la responsabilità un limite forfettario, in funzione della stazza della nave. Tale soluzione ha dato finora buona prova e va quindi mantenuta in linea di principio; le singole disposizioni della convenzione non sono invece più adeguate alle modifiche intervenute nel frattempo, per esempio per quanto concerne i limiti di responsabilità. Tenuto conto dei numerosi adeguamenti di cui la convenzione del 1957 aveva bisogno, si è preferito concludere nel 1976 una convenzione completamente nuova. Questa scelta consente una migliore articolazione formale della materia; sotto il profilo sostanziale, va rilevato l'aumento considerevole dei limiti di responsabilità, nonché un'estensione della limitazione della responsabilità agli eventi causati da una colpa personale del responsabile, sempreché non si tratti di «wilful misconduct» (cfr. infra n. 125.2).

La convenzione entrerà in vigore il 1° dicembre 1986, un anno dopo essere stata ratificata da 12 Stati¹⁾. Il numero di Stati contraenti dovrebbe aumentare prossimamente, dato che vari Stati marittimi importanti si accingono ad aderirvi.

¹⁾ *Attuali Stati contraenti:*

Bahamas, Bénin, Danimarca, Finlandia, Francia, Giappone, Gran Bretagna, Liberia, Norvegia, Spagna, Svezia, Yemen.

125.2. Commento delle principali disposizioni della convenzione

L'articolo 1 delimita la cerchia delle persone aventi diritto di limitare la propria responsabilità; essa comprende anche l'armatore ai sensi dell'articolo 48 della legge sulla navigazione marittima.

I crediti soggetti alla limitazione della responsabilità sono enumerati nell'articolo 2. Secondo il capoverso 2 dello stesso articolo, la limitazione della responsabilità si estende anche ai crediti fondati su di una responsabilità contrattuale, eccettuati i casi in cui una remunerazione sia stata convenuta contrattualmente.

L'articolo 3 contiene un elenco di crediti esclusi dalla limitazione. Tale elenco include i crediti che tradizionalmente non possono essere limitati e che già figuravano nella convenzione del 1957; tra di essi, i crediti del personale. La nuova convenzione vi aggiunge due riserve a favore di regolamentazioni speciali in caso di danni derivanti da inquinamento da idrocarburi o di danni nucleari.

La convenzione del 1957 escludeva sempre una limitazione della responsabilità laddove l'evento fosse dovuto a propria colpa, ivi compresa la negligenza, del proprietario o dell'armatore; per converso, l'articolo 4 della nuova convenzione vieta la limitazione soltanto se il danno è stato causato intenzionalmente o quanto meno mediante «wilful misconduct». La nozione di «wilful misconduct» si è sviluppata nel quadro del diritto aeronautico internazionale ed è stata riconosciuta dal Tribunale federale come una forma di colpa indipendente, accanto alla negligenza e al dolo (DTF 98 II 231 segg.). Secondo questa giurisprudenza, la «wilful misconduct» è realizzata allorché una persona è quanto meno consapevole che la sua azione od omissione temeraria, arrischiata, spericolata, comporterà probabilmente un danno. Non occorre che l'interessato accetti interiormente tale danno nel caso che esso abbia luogo.

Per quanto concerne la compensazione dei crediti, l'articolo 5 riprende la disciplina esistente, secondo la quale sono compensabili soltanto i crediti risultanti dallo stesso evento.

Il capitolo II, che comprende gli articoli 6-10, determina gli importi massimi della responsabilità. Nella nuova convenzione tali importi non sono fissati per l'intero viaggio. I limiti di responsabilità sono espressi sia in DSP che in franchi oro, un'unità di conto pressoché completamente abbandonata. Nell'applicare la Convenzione del 1976 sulla limitazione della responsabilità in materia di rivendicazioni marittime, la Svizzera dovrà rinunciare al franco oro e passare alla valutazione in DSP. Il modo di procedere per il calcolo, quale illustrato sotto il n. 124.21, appare raccomandabile anche in questo caso.

I nuovi importi di responsabilità sono superiori a quelli fissati nel 1957 anche in valore reale; tale aumento si giustifica, tenuto conto delle dimensioni superiori delle navi attuali e dell'estensione del trasporto marittimo di sostanze pericolose.

Anche la nuova convenzione distingue tra danni alle persone e danni a

cose; per i primi, il limite di responsabilità è più elevato. In caso di danni a persone e a cose, ove l'ammontare massimo stabilito dall'articolo 6 capoverso 1 lettera a per il caso di morte o di lesioni non consente di coprire tutti i danni alle persone, i creditori le cui pretese non siano coperte integralmente possono partecipare, a diritto uguale, all'importo calcolato a favore dei creditori per danni a cose. L'articolo 7 fissa a favore dei passeggeri un ammontare massimo speciale per i danni alle persone. Tale disposizione completa la Convenzione d'Atene del 1974, illustrata infra sotto il n. 126, relativa al trasporto per mare di passeggeri e dei loro bagagli. Mentre quest'ultima convenzione determina un importo massimo per le pretese relative ad un contratto di trasporto individuale, la presente disposizione ha per oggetto il limite di responsabilità totale del proprietario della nave per ogni sinistro.

Gli articoli 11-14 concernono il cosiddetto fondo di limitazione e sono particolarmente importanti. Tale istituzione è stata ripresa, nel suo principio, dalla convenzione del 1957.

Il responsabile può costituire un fondo presso il tribunale dinanzi al quale è stata promossa un'azione legale concernente crediti soggetti a limitazione. L'ammontare di questo fondo si determina secondo gli importi massimi fissati dalla convenzione (art. 6 e 7), più gli interessi.

Il fondo di limitazione previsto da questa convenzione è quasi identico a quello previsto dalla Convenzione sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi (cfr. supra n. 124.21); il presente fondo possiede nondimeno un'importanza un poco minore perché l'articolo 10 capoverso 1 della convenzione del 1976 non subordina la limitazione della responsabilità alla costituzione del fondo. Inoltre, chi non ha ancora fatto valere contro il fondo crediti soggetti a limitazione della responsabilità, può agire in giudizio dinanzi alle istanze previste dalla convenzione con riferimento ad ogni altro bene del responsabile (art. 13).

I creditori partecipano alla ripartizione del fondo secondo l'articolo 12, proporzionalmente all'ammontare dei loro crediti riconosciuti. Ogni procedura relativa al fondo di limitazione è regolata dalla legge dello Stato in cui il fondo è costituito (art. 14).

Il capitolo IV disciplina l'ambito di applicazione della convenzione e contiene le clausole finali, in particolare quelle relative alla firma, alla ratificazione, all'entrata in vigore, alla denuncia e alla revisione della convenzione. Nelle relazioni con gli Stati contraenti della convenzione del 1957 che non abbiano ancora aderito alla convenzione del 1976, rimane determinante quella del 1957. Per poterla applicare praticamente, il nostro Consiglio ratificherà prossimamente un protocollo del 1979 che ha per oggetto la modificazione dell'unità di conto della convenzione del 1957.

126 **Convenzione d'Atene del 13 dicembre 1974 relativa al trasporto per mare di passeggeri e dei loro bagagli e relativo protocollo del 19 novembre 1976**

126.1 **Situazione iniziale**

La Svizzera è, dal 1966, Parte contraente della Convenzione internazionale del 29 aprile 1961 concernente l'unificazione di alcune regole in materia di trasporto di passeggeri per mare (RU 1966 1026). Una seconda Convenzione del 27 maggio 1967 sul trasporto dei bagagli non è stata finora ratificata da alcun Stato. Nel quadro dell'OMCI (OMI) è stata elaborata a tale riguardo nel 1974 una nuova convenzione che riunisce la materia delle due convenzioni precedenti; nel 1976 le è stato aggiunto un protocollo addizionale, che ha per oggetto l'unità di conto.

La riunione in una sola convenzione delle disposizioni relative al trasporto dei passeggeri e dei loro bagagli corrisponde alle esigenze pratiche della navigazione dei passeggeri; per le due prestazioni suole infatti essere concluso un solo contratto di trasporto.

L'adesione della Svizzera alla Convenzione d'Atene si giustifica già per una ragione di principio, dato che la Svizzera è sempre stata fautrice di un'unificazione del diritto internazionale in materia di trasporti. Attualmente non esiste alcuna nave sotto bandiera svizzera che effettui a titolo principale il trasporto di passeggeri; la flotta svizzera è nondimeno toccata da questa convenzione, poiché ogni nave mercantile è autorizzata a trasportare fino a dodici passeggeri. Inoltre, tutti i passeggeri che abbiano concluso in Svizzera un contratto per un viaggio marittimo saranno coperti dalla convenzione, indipendentemente dalla bandiera della nave che li trasporta.

La convenzione è stata sin qui adottata da 9 Stati¹⁾; essa entrerà in vigore dopo che sia stata ratificata da 10 Stati.

126.2 **Commento**

126.2.1 **Commento delle principali disposizioni della convenzione**

L'articolo 1 definisce i termini utilizzati. Rispetto alla convenzione precedente, essa estende la portata di vari termini; la nozione di «vettore» non si riferirà così più soltanto al proprietario, al noleggiatore o all'armatore di una nave che svolga effettivamente il trasporto, ma anche alla persona da cui il contratto di trasporto è stato concluso (n. 1); la nozione di «passeggero» comprende anche chi, con il consenso del vettore, accompagni un veicolo o un animale vivo caricato a bordo (n. 4); il termine di «bagagli» è anch'esso ampio e include espressamente tutti gli oggetti e veicoli trasportati con il passeggero (n. 5).

¹⁾ *Attuali Stati contraenti:*

Argentina, Bahamas, Gran Bretagna, Liberia, Repubblica democratica tedesca, Spagna, Tonga, URSS, Yemen.

L'articolo 2 dichiara che la convenzione è applicabile non soltanto se lo Stato di bandiera è Parte contraente, ma altresì se il contratto di trasporto è stato concluso in uno Stato Parte della convenzione o se il luogo di partenza o di destinazione si trova in tale Stato secondo il contratto di trasporto.

L'articolo 3 riprende il principio della responsabilità fondata sulla colpa, applicabile finora; in certi casi tassativamente enumerati, la colpa o la negligenza del vettore o dei suoi ausiliari è presunta, salvo prova del contrario. Tale presunzione diviene così operante in caso di naufragio, abbordaggio, incagliamento o vizi della nave, ossia ove il danno sia dovuto ad eventi vincolati alla funzione di trasporto della nave e non a quella di «albergo galleggiante». Ciò semplifica considerevolmente la procedura per il danneggiato, dato che nei casi sopra evocati incombe al responsabile di fornire la prova di non aver non essere incorso in alcuna colpa o negligenza in relazione con l'incidente.

Gli articoli 7 e 8 concernono la limitazione della responsabilità in caso di morte o di lesioni di un passeggero, rispettivamente in caso di perdita o di danni subiti dal bagaglio. I limiti di responsabilità sono ancora espressi in franchi oro Poincaré (1 franco oro = circa fr. 0,27). Questi limiti si elevano a 700 000 franchi oro (fr. 189 000) in caso di morte o di lesioni di un passeggero, e a 12 500 franchi oro (fr. 3375) in caso di perdita del bagaglio. Un protocollo aggiunto nel 1976 ha per oggetto la conversione dei franchi oro in DSP (cfr. infra n. 126.22). Secondo l'articolo 13, il vettore perde il diritto di veder limitata la sua responsabilità soltanto ove abbia causato il danno intenzionalmente o per «wilful misconduct» (cfr. supra n. 125.2). Se un danno cade sotto la convenzione, il danneggiato può agire in giudizio soltanto in base ad essa.

Rispetto alla convenzione precedente, l'attuale comporta un vantaggio importante per il danneggiato: questi è infatti legittimato ad agire per ottenere il risarcimento, tra l'altro, presso il foro del proprio domicilio o del luogo in cui è stato concluso il contratto se il convenuto vi svolga la sua attività con una propria sede (art. 17).

Secondo l'articolo 21, le disposizioni della convenzione sono, in linea di principio, applicabili anche per i trasporti effettuati professionalmente da enti di diritto pubblico.

L'articolo 22 conferisce alle Parti contraenti la facoltà di fare, al più tardi al momento della loro adesione, una riserva a favore della propria legislazione, ove tanto il vettore quanto il passeggero siano ad essi soggetti. La Svizzera non formulerà una siffatta riserva, poiché il diritto svizzero riprende nell'articolo 118 LNM le norme della Convenzione d'Atene.

Gli articoli 23-28 contengono le clausole finali abituali.

126.22 Commento del protocollo del 1976

La convenzione del 1974 determina i limiti della responsabilità in franchi oro Poincaré; le difficoltà sopra illustrate (cfr. n. 124.21) circa il calcolo

della parità di tale unità hanno indotto a concludere nel 1976 un protocollo addizionale¹⁾. Esso tratta esclusivamente la questione della conversione delle somme stabilite per la responsabilità; il franco oro Poincaré, caduto quasi completamente in desuetudine, è stato sostituito dai DSP del Fondo monetario internazionale (1 DSP = circa 2,5 fr.). In virtù della conversione in DSP, i limiti di responsabilità vengono ad essere praticamente ridotti rispetto agli importi stabiliti in franchi oro; essi rimangono nondimeno ancora considerevolmente superiori a quelli adottati nel diritto aeronautico dalla Convenzione di Varsavia nel suo testo riveduto all'Aja nel 1955 (RU 1963 685): il limite di responsabilità in caso di morte o di lesioni personali di un passeggero si eleva, secondo il protocollo del 1976, a DSP 46 666 (116 665 fr.) e, in caso di perdita o di danneggiamento del bagaglio di cabina, a DSP 833 (2582 fr.). Per la Svizzera, quale Stato non membro del Fondo monetario internazionale, appare opportuno procedere nel modo menzionato in relazione con la Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi (cfr. supra n. 124.21).

127 Convenzione internazionale del 7 luglio 1978 sugli standard di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi (Convenzione STCW)

127.1 Situazione iniziale

Questa convenzione, elaborata in seno all'OMCI (OMI), è stata adottata il 7 luglio 1978 a Londra. Essa determina le norme minime per la formazione dei marittimi, in particolare dei comandanti, degli ufficiali di bordo e delle varie categorie del personale facente parte di una guardia di navigazione, in macchina o del servizio radio. La Convenzione STCW contiene inoltre prescrizioni sui requisiti di formazione per i comandanti, gli ufficiali e gli altri membri dell'equipaggio delle petroliere e delle navi cisterna per prodotti chimici e per gas liquefatto.

La convenzione è applicabile a tutte le navi commerciali; essa accorda agli Stati contraenti il diritto di controllare, nei loro porti, le navi che vi fanno scalo, siano esse appartenenti a Stati contraenti o non lo siano.

La formazione dei marittimi era finora regolata esclusivamente sul piano nazionale. Molti Stati, principalmente nel Terzo Mondo, hanno una flotta mercantile solo da un tempo relativamente recente. Essi avevano la tendenza a rinunciare ad emanare norme sufficienti per la formazione degli equipaggi e del personale addetto alla guardia. Ciò consentiva loro di creare una flotta più rapidamente e in modo finanziariamente meno oneroso. L'assenza di una disciplina internazionale in questo importante settore comportava inconvenienti per la sicurezza della navigazione marittima e per l'ambiente marino. Già da tempo s'imponeva quindi la determinazione di norme minime per la formazione dei marittimi.

¹⁾ *Attuali Stati contraenti del protocollo del 1976:*

Argentina, Bahamas, Gran Bretagna, Liberia, Spagna, Yemen.

La regolamentazione elaborata nella Convenzione STCW rappresenta un compromesso risultante da lunghi e difficili negoziati; da un lato, v'erano gli Stati del Terzo Mondo che si opponevano per principio ad una disciplina in tale materia; dall'altro, gli Stati marittimi tradizionali, che auspicavano una regolamentazione più estesa. La convenzione è entrata in vigore già il 28 aprile 1984, ossia 12 mesi dopo che vi avevano aderito 25 Stati¹⁾ rappresentanti la metà della stazza lorda della flotta commerciale mondiale. Fra tali Stati figurano i principali Stati marittimi, nonché gran parte degli Stati in cui fanno spesso scalo le navi svizzere. Nei loro porti la convenzione è già applicata nei confronti di tutte le navi, indipendentemente dalla rispettiva bandiera. L'adesione della Svizzera non costituisce pertanto, a tal riguardo, che un adeguamento del proprio diritto alla situazione reale.

Benché i requisiti fissati in materia di formazione e di guardia siano generalmente inferiori a quelli stabiliti dagli Stati marittimi tradizionali e anche a quelli applicati dalla Svizzera, la Convenzione STCW permette di colmare almeno in parte un'importante lacuna del diritto internazionale marittimo. La convenzione rappresenta un primo passo verso il miglioramento nel mondo intero del livello di formazione dei marittimi; essa migliora così la sicurezza in mare.

Le prescrizioni svizzere corrispondono già in ampia misura a quanto richiesto dalla Convenzione STCW; per il diritto svizzero, dovranno essere apportate alcune modificazioni minori all'ordinanza sulla navigazione marittima (RS 747.301). Ratificando la presente convenzione, la Svizzera dimostrerà la sua attitudine positiva verso gli sforzi intrapresi dall'OMI per accrescere la sicurezza sugli oceani.

127.2 Commento

127.21 Commento delle principali disposizioni della convenzione

La Convenzione STCW si compone della convenzione propriamente detta e di un allegato che determina in 6 capitoli le norme minime per la formazione.

L'articolo 1 capoverso 2 della convenzione obbliga gli Stati contraenti a promulgare le disposizioni suscettibili di dare pieno effetto alla convenzione. La Svizzera dovrà, come menzionato sotto il n. 127.1, procedere a piccole modifiche dell'ordinanza sulla navigazione marittima.

L'articolo 3 delimita l'ambito di applicazione della convenzione.

¹⁾ *Attuali Stati contraenti:*

Argentina, Australia, Bahamas, Bangladesh, Belgio, Bénin, Brasile, Bulgaria, Cecoslovacchia, Cina, Cipro, Colombia, Corea (Nord), Corea (Sud), Danimarca, Egitto, Emirati Arabi Uniti, Etiopia, Filippine, Finlandia, Francia, Gabon, Gran Bretagna, Giappone, Grecia, India, Irlanda, Jugoslavia, Liberia, Libia, Messico, Nigeria, Norvegia, Paesi Bassi, Pakistan, Perù, Polonia, Portogallo, Repubblica democratica tedesca, Repubblica federale di Germania, Spagna, Sud-Africa, Svezia, Tanzania, Tuvalu, Ungheria, URSS.

L'articolo 6 subordina a requisiti minimi il rilascio dei certificati di capacità dei comandanti, degli ufficiali e degli altri membri dell'equipaggio. Di particolare interesse è il fatto che, secondo la Convenzione STCW, i membri dell'equipaggio che non hanno il grado d'ufficiale ma che effettuano una guardia di navigazione o in macchina, o che svolgono compiti specifici in relazione al carico a bordo di petroliere o di navi cisterna trasportanti sostanze pericolose, o che sono addetti ai mezzi di salvataggio, devono anch'essi disporre di un certificato di capacità. Benché la Svizzera non abbia sin qui rilasciato certificati di capacità a marittimi non aventi il grado di ufficiale, tale estensione non comporterà un grande lavoro amministrativo supplementare; l'Ufficio svizzero della navigazione marittima può adempiere i nuovi requisiti mediante un'annotazione nel libretto di navigazione (art. 66 LNM), nella misura in cui il marittimo di cui trattasi soddisfi alle condizioni fissate dalla convenzione.

L'articolo 9 autorizza forme d'istruzione o di addestramento diverse da quelle previste dalla convenzione, purché almeno equivalenti.

Di grande importanza è l'articolo 10. Esso regola la procedura di controllo e le sanzioni che una Parte può adottare in caso d'infrazione.

L'articolo 12 ha per oggetto gli emendamenti della convenzione; la relativa procedura corrisponde, in linea di principio, a quella stabilita nella Convenzione MARPOL 73/78 (cfr. supra n. 121.21). Per gli emendamenti dell'allegato è stata pure prevista la procedura dell'accettazione tacita; anche a norma della Convenzione STCW, ogni Parte contraente ha diritto di opporsi espressamente a un emendamento adottato in tal guisa e, di conseguenza, di non farlo entrare in vigore nei propri confronti (art. 12 cpv. 1 n. ix). La decisione circa l'approvazione o la reiezione di tali emendamenti spetta al nostro Consiglio per le ragioni illustrate sotto il n. 121.21.

Gli articoli 13-17 contengono le clausole finali abituali concernenti la lingua, il deposito, l'entrata in vigore e la denuncia. La convenzione è entrata in vigore il 28 aprile 1984 dopo essere stata ratificata da 25 Stati la cui flotta mercantile congiunta costituiva non meno del 50% del tonnellaggio lordo della flotta mercantile mondiale. Una denuncia della convenzione è, dopo cinque anni, possibile in qualsiasi momento, con un termine di preavviso di dodici mesi (art. 15).

127.22 Le principali disposizioni dell'allegato della convenzione

Il capitolo I dell'allegato, diviso in quattro regole, contiene la definizione delle principali nozioni e le norme di procedura per il controllo nei porti.

Il capitolo II concerne i requisiti che devono essere adempiuti dal comandante, dagli ufficiali e dagli altri membri dell'equipaggio in servizio di guardia di navigazione. Esso stabilisce, in particolare, norme imperative per la guardia di navigazione in mare e nei porti.

Il capitolo III raggruppa le regole da osservare nella sezione macchine, così, ad esempio, quelle relative alla guardia in macchina e ai requisiti minimi stabiliti per gli ufficiali di macchina.

Il capitolo IV è consacrato alla sezione radio; vi sono precisate le conoscenze minime richieste agli ufficiali radiotelegrafisti.

Le navi cisterna (che trasportano idrocarburi, prodotti chimici, gas liquefatto) costituiscono una fonte di pericolo particolarmente importante. Il capitolo V stabilisce quindi requisiti speciali per la formazione e la qualificazione dei comandanti, ufficiali e altri membri dell'equipaggio di tali navi.

Il capitolo VI disciplina infine le condizioni minime di formazione per i marittimi addetti al servizio di salvataggio.

128 Emendamento della Convenzione internazionale sulle linee di carico, del 5 aprile 1966

128.1 Situazione iniziale

La Convenzione internazionale sulle linee di carico è stata adottata il 5 aprile 1966 dall'OMCI (OMI) ed è entrata in vigore per la Svizzera il 23 luglio 1968 (RU 1968 725). Alla convenzione propriamente detta vanno aggiunti tre allegati contenenti le regole tecniche. Scopo della convenzione è di rafforzare la solidità delle navi e la loro sicurezza, determinando per ogni tipo di nave e per le acque in cui navigano il bordo libero minimo, in modo da prevenire un sovraccarico. Le linee di carico delimitano il bordo libero, ossia la parte della nave che deve emergere dall'acqua.

La Convenzione internazionale sulle linee di carico è stata emendata quattro volte dalla sua entrata in vigore; s'è trattato ogni volta di emendamenti di prescrizioni tecniche contenute in maggior parte negli allegati, con eccezione della presente semplificazione della procedura d'emendamento (art. 29) adottata dalla 9^a Assemblea generale dell'OMCI il 12 novembre 1975, con la Risoluzione A 319 (IX).

Il nuovo testo dell'articolo 29 semplifica considerevolmente la procedura d'emendamento e la rende simile a quella prevista in numerose altre convenzioni dell'OMI. Perché la nuova procedura entri in vigore è necessario che due terzi dei 102 Stati contraenti ne abbiano dichiarato l'accettazione; finora il nuovo testo dell'articolo 29 è stato accettato da 37 Stati ¹⁾.

128.2 Parte speciale

Il testo attualmente in vigore dell'articolo 29 della Convenzione internazionale sulle linee di carico conosce, in linea di principio, tre differenti

¹⁾ *Stati che hanno attualmente accettato l'emendamento:*

Australia, Bahamas, Bahrein, Barbados, Belgio, Brasile, Bulgaria, Canada, Capo Verde, Cina, Cipro, Danimarca, Ecuador, Emirati Arabi Uniti, Finlandia, Francia, Giamaica, Gran Bretagna, India, Israele, Jugoslavia, Kuwait, Libia, Norvegia, Nuova Zelanda, Paesi Bassi, Panama, Perù, Repubblica democratica tedesca, Repubblica federale di Germania, Romania, Seychelles, Svezia, Ungheria, URSS, USA, Zaire.

possibilità d'emendamento, ossia l'«emendamento per approvazione unanime», l'«emendamento dopo esame in seno all'Organizzazione» e l'«emendamento mediante conferenza».

Il nuovo testo dell'articolo 29 prevede soltanto due di queste procedure e rinuncia all'«emendamento per approvazione unanime» (art. 29 par. 2), mai utilizzato in pratica. L'«emendamento mediante conferenza» e l'«emendamento dopo esame in seno all'Organizzazione» sono stati mantenuti nel loro principio, ma in parte riveduti. Il nuovo testo dell'articolo 29 della Convenzione internazionale sulle linee di carico corrisponde pressoché letteralmente a quanto stabilito per la procedura d'emendamento prevista per la Convenzione MARPOL 73/78 (cfr. supra n. 121.21 in relazione con l'art. 16).

Un'innovazione importante è l'introduzione dell'accettazione tacita per l'emendamento degli allegati, che contengono regole di carattere tecnico concernenti la determinazione delle linee di carico, le zone di clima e il rilascio dei certificati di bordo libero. Per le ragioni menzionate sotto il n. 121.21, incombe al nostro Consiglio di decidere se accettare o respingere questi emendamenti.

Sono state altresì modificati i presupposti per l'entrata in vigore di un emendamento: nel testo ancora vigente, un emendamento della convenzione o di un allegato entra in vigore dopo la sua accettazione da parte di due terzi degli Stati contraenti che non l'abbiano espressamente respinto. Nel nuovo testo, tale automatismo interviene soltanto per un emendamento degli allegati. Un emendamento della convenzione propriamente detta, per converso, entra in vigore soltanto per gli Stati che l'hanno espressamente accettato.

13 Ripercussioni finanziarie e sull'effettivo del personale

L'approvazione e la modificazione delle convenzioni e dei protocolli di cui sopra non comportano per la Confederazione alcun onere finanziario supplementare né incidono sull'effettivo del personale.

14 Linee direttive della politica di governo

L'oggetto presentato è stato annunciato nelle linee direttive della politica di governo 1983-1987 (FF 1984 I 121, allegato 2).

15 Costituzionalità

L'articolo 24^{ter} della Costituzione attribuisce alla Confederazione la competenza di legiferare in materia di navigazione marittima. Conformemente all'articolo 8 della Costituzione, la Confederazione è inoltre competente a concludere trattati con gli Stati esteri. La competenza dell'Assemblea federale per l'approvazione dei trattati risulta dall'articolo 85 numero 5 della Costituzione.

Le convenzioni che vi sono sottoposte sono denunciabili a breve termine e non comportano l'adesione ad un'organizzazione internazionale. Rimane da esaminare se esse implicino un'unificazione multilaterale del diritto ai sensi dell'articolo 89 capoverso 3 lettera c della Costituzione:

Secondo prassi costante (FF 1980 II 693; 1981 II 950; 1982 I 866; 1982 II 13; 1983 I 115; 1983 IV 151; 1984 III 911), costituiscono un'unificazione multilaterale del diritto, ai sensi dell'articolo 89 capoverso 3 lettera c della Costituzione, soltanto gli accordi che contengono diritto unificato risultante da negoziati, che sostituiscono immediatamente il diritto interno, o quanto meno lo completano, e che sono direttamente applicabili per quanto concerne l'insieme del loro contenuto essenziale. Questo nuovo diritto uniforme così creato deve disciplinare in modo esauriente un ambito giuridico ben delimitato, ossia deve, quale legge uniforme sgorgante dal diritto internazionale, presentare un'estensione sostanziale o formale minima, tale da giustificare anche alla stregua del diritto interno la creazione di una legge a sé stante (FF 1982 I 866). Gli esempi citati durante i dibattiti parlamentari relativi a questo articolo costituzionale indicano in modo determinante il grado qualitativo e quantitativo minimo presupposto da un'«unificazione del diritto» ai sensi dell'articolo 89 capoverso 3 lettera c della Costituzione. Nessuna delle convenzioni di cui trattasi adempie i criteri elaborati e confermati dalla prassi per l'assoggettamento al referendum facoltativo secondo l'articolo 89 capoverso 3 lettera c della Confederazione. Ciò vale, in particolare, anche per le tre convenzioni in cui armonizzazioni già esistenti in ambiti parziali del diritto marittimo internazionale sono confermate o completate mediante singole disposizioni isolate:

- La Convenzione del 1976 sulla limitazione della responsabilità in materia di rivendicazioni marittime differisce sostanzialmente dalla Convenzione internazionale del 1957 concernente la limitazione della responsabilità dei proprietari delle navi di mare soltanto per i limiti di responsabilità da essa aumentati (cfr. supra n. 125.1).

Persino se si volesse ammettere che la convenzione del 1957 ha comportato un'unificazione multilaterale del diritto — ciò che può essere revocato in dubbio specialmente per il fatto che essa regola solo un ambito assai ristretto del diritto marittimo —, non occorrerebbe sottoporre la convenzione del 1976 al referendum facoltativo, dato che essa non implica comunque una nuova unificazione multilaterale del diritto (FF 1980 II 693).

- La questione si pone negli stessi termini per quanto concerne la Convenzione d'Atene del 1974 relativa al trasporto per mare di passeggeri e dei loro bagagli, che sostituisce la convenzione del 1961 (cfr. supra n. 126.1). Neppure la Convenzione di Atene comporta pertanto una nuova unificazione del diritto.
- Circa la Convenzione internazionale del 1969 sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi, va infine rilevato che essa contiene soltanto alcune disposizioni isolate sulla disciplina della responsabilità in diritto marittimo, le quali non sono applicabili a tutte le

navi di mare, ma soltanto alle petroliere e soltanto in relazione con eventi che danno luogo a danni causati da inquinamento dovuto a idrocarburi.

Per tali ragioni arriviamo alla conclusione che, pur contenendo le convenzioni di cui trattasi alcune singole disposizioni armonizzate, ciò non basta perché si possa parlare di un'unificazione multilaterale del diritto ai sensi dell'articolo 89 capoverso 3 lettera c della Costituzione.

2 Modificazione della legge sulla navigazione marittima

21 Parte generale

211 Situazione iniziale

La legge sulla navigazione marittima (LNM, RS 747.30), del 23 settembre 1954, ha dato una base legale formale alla navigazione marittima sotto bandiera svizzera, sino ad allora fondata sul diritto d'eccezione.

Il testo della legge attualmente in vigore è, in misura essenziale, quello della versione originaria del 1953; questa ha subito sin qui soltanto alcune modifiche, nel 1966 (FF 1965 II 1) e nel 1977 (FF 1976 II 1165). La revisione che vi è oggi sottoposta ha per scopo principale d'adeguare il diritto svizzero alle diverse convenzioni che vi sono state presentate (cfr. supra n. 121, 124, 125 e 126). Prescindendo da ciò, occorre altresì tener conto di determinate nuove esigenze pratiche (cfr. infra n. 222).

212 Risultati delle consultazioni

Le cerchie interessate alla navigazione marittima svizzera si sono dichiarate d'accordo con le modifiche proposte.

22 Parte speciale

221 Modifiche dovute alle convenzioni

221.1 Convenzione MARPOL 73/78 (art. 129a)

La Convenzione MARPOL 73/78 vi è presentata sotto il n. 121; il suo articolo 4 capoverso 4 esige che le Parti contraenti stabiliscano sanzioni penali «di natura tale da scoraggiare gli eventuali trasgressori» per il loro rigore. Il diritto vigente prevede per la violazione delle regole dell'arte nautica, quale pena massima, una multa di 5000 franchi (art. 130 LNM); tale comminatoria non ha attualmente più alcun effetto dissuasivo. Per garantire il rispetto delle disposizioni contro l'inquinamento marino, vi proponiamo d'introdurre nella legge sulla navigazione marittima, sotto la marginale «inquinamento marino», una norma speciale. I fatti che essa contempla debbono essere qualificati come delitto e non più, come sinora, semplice contravvenzione. La pena dev'essere applicata già nel caso di una violazione intenzionale o colposa delle disposizioni del diritto nazionale o internazionale esistenti in tale materia; essa dovrà quindi essere irrogata già laddove

l'ambiente marino sia messo in pericolo, non occorrendo che esso subisca un danno.

Se il delitto d'inquinamento marino è commesso intenzionalmente, la pena massima sarà di tre anni di detenzione; l'inquinamento marino commesso per negligenza sarà punibile con sei mesi di detenzione al massimo. Il quadro di tali pene corrisponde a quello dell'articolo 37 della legge contro l'inquinamento delle acque (RS 814.20) per i delitti concernenti la protezione delle acque.

Questa nuova disposizione ci sembra idonea a dissuadere i potenziali inquinatori e a realizzare così l'effetto di prevenzione generale richiesto dalla Convenzione MARPOL 73/78.

221.2 Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi (art. 48 cpv. 3)

Sotto il numero 124 vi abbiamo presentato la Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi. L'adesione della Svizzera a tale convenzione esige un adeguamento corrispondente del diritto svizzero. Mediante il proposto completamento dell'articolo 48 della LNM, la menzionata convenzione diviene parte integrante della legislazione nazionale. Ne discende che le navi svizzere sono soggette a detta convenzione anche nelle acque degli Stati non contraenti, sempreché, secondo le norme del diritto internazionale privato, sia applicabile il diritto svizzero. Poiché la convenzione non è applicabile alla navigazione interna, è opportuno precisare nell'articolo 126 capoverso 2 LNM che gli armatori operanti nella navigazione interna sono responsabili civilmente soltanto secondo le disposizioni dell'articolo 48 capoversi 1 e 2.

221.3 Convenzione del 1976 sulla limitazione della responsabilità in materia di rivendicazioni marittime (art. 49 cpv. 1)

In questo caso si tratta semplicemente d'inserire nella legge le disposizioni applicabili secondo la nuova convenzione. Il testo «articoli 1-6 della Convenzione internazionale del 10 ottobre 1957 concernente la limitazione della responsabilità dei proprietari di navi di mare» va quindi sostituito con «articoli 1-13 della Convenzione del 1976 sulla limitazione della responsabilità in materia di rivendicazioni marittime» (cfr. supra n. 125).

221.4 Convenzione d'Atene del 1974 relativa al trasporto per mare di passeggeri e dei loro bagagli, e relativo protocollo del 1976 (art. 118 cpv. 1)

In seguito all'adesione alla Convenzione d'Atene del 1974 relativa al trasporto per mare di passeggeri e dei loro bagagli, e al relativo protocollo del

1976 (cfr. supra n. 126), dev'essere modificato l'articolo 118 capoverso 1 della LNM che si riferisce alla convenzione internazionale del 29 aprile 1961.

221.5 Convenzione internazionale sull'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico

Il diritto internazionale del trasporto marittimo è stato unificato in ampia misura il 25 agosto 1924 mediante la Convenzione internazionale sull'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico. Tale convenzione è stata ratificata dalla maggior parte degli Stati marittimi e nel 1954 anche dalla Svizzera (RU 1954 663). Con la firma di un protocollo a Bruxelles il 23 febbraio 1968, la convenzione ha subito alcuni emendamenti; il protocollo è stato ratificato dalla Svizzera l'11 dicembre 1975 ed è entrato in vigore il 23 giugno 1977 (FF 1975 I 917, RU 1977 1077). La convenzione del 1924, nel testo del Protocollo di Bruxelles, è stata completata nel 1979 da un nuovo protocollo; poiché quest'ultimo concerne esclusivamente la conversione dei franchi oro Poincaré in DSP, la sua ratifica è di competenza del nostro Consiglio.

Conviene cogliere l'occasione della presente revisione anche per adeguare le disposizioni della legge sulla navigazione marittima relative al contratto di trasporto marittimo alle modifiche intervenute in virtù del protocollo del 1968, in modo che il diritto svizzero corrisponda alle prescrizioni internazionali in tale materia, applicabili anche alla Svizzera.

Articolo 101 capoverso 2

La Convenzione internazionale del 25 agosto 1924 sull'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico è stata completata, come già menzionato, nel 1968 e nel 1979 da due protocolli. La Svizzera ha già aderito al primo (RU 1977 1077) e ratificherà prossimamente il secondo. Si tratta quindi di completare la legge in questo senso.

Articolo 103 capoverso 3

Nel suo testo attuale, tale articolo prevedeva già, conformemente al nuovo articolo 4^{bis} della convenzione del 1924 nella versione del protocollo del 1968, che gli ausiliari del vettore marittimo possono prevalersi delle cause di liberazione dalla responsabilità o di limitazione della stessa stabilite a favore del vettore, ove le pretese siano fatte valere direttamente nei loro confronti. La legge precisa ora, innovando e conformemente al protocollo del 1968, che tale norma si applica anche ove siano fatte valere pretese extracontrattuali o fondate su altre basi legali. Finora gli ausiliari del vettore decadevano dal diritto alla limitazione o all'esclusione della responsabilità quando avessero agito intenzionalmente o con colpa grave. Il protocollo del 1968 ha ripreso il criterio, noto nel diritto aeronautico, della cosiddetta «wilful misconduct», che dev'essere data perché vengano meno i vantaggi della limitazione della responsabilità (cfr. supra n. 125.21). Tale norma speciale concernente la gravità della colpa si applica anche al vettore ed è

introdotta in modo generale dal nuovo articolo 105a; nell'articolo 103 capoverso 3 occorre quindi prevedere una riserva corrispondente.

Articolo 105

L'articolo 2 del protocollo del 1968 sostituisce l'articolo 4 capoverso 5 della convenzione del 1924. Nel suo principio, l'articolo 105 capoverso 1 della legge sulla navigazione marittima già corrisponde al protocollo; occorre nondimeno includere la nuova norma relativa alla determinazione del valore dei beni perduti o danneggiati.

L'articolo 105 capoverso 2 della LNM precisa che la limitazione della responsabilità è, in linea di principio, possibile per tutti i crediti, ossia in tutti i casi e prescindendo dalla base legale sulla scorta della quale le pretese sono fatte valere nei confronti del vettore. Esso stabilisce inoltre che possono essere convenuti limiti di responsabilità superiori, ma non inferiori, come dichiarato espressamente dal protocollo del 1968.

Il nuovo capoverso 3 dell'articolo 5 della LNM (cfr. infra n. 222) autorizza il Consiglio federale a procedere direttamente ad adeguamenti delle unità di conto o degli importi per i limiti di responsabilità relativi alle convenzioni internazionali. I limiti di responsabilità contenuti finora nell'articolo 105 capoverso 2 della legge saranno quindi in futuro fissati nell'ordinanza sulla navigazione marittima. Al riguardo va proceduto conformemente all'articolo 2 lettera a del protocollo del 1968: l'ammontare massimo dev'essere determinato sia in ragione di ogni collo o di ogni unità di carico, sia in ragione di ogni kg di peso lordo della merce perduta o danneggiata. L'ammontare più elevato risultante da tale calcolo è considerato come il limite superiore della responsabilità.

Il capoverso 3 dell'articolo 105 della LNM precisa come debbono essere calcolati i limiti di responsabilità per merci trasportate in contenitori, palette o altre apparecchiature destinate al trasporto. Se i vari colli caricati in un contenitore o su di una paletta sono menzionati nella polizza di carico, essi sono considerati come colli o unità di carico, per i quali si applicano, ogni volta, gli importi unitari di responsabilità. Se, per converso, tali indicazioni non figurano sulla polizza di carico, il contenitore e il suo contenuto o tutti i prodotti caricati sulla paletta saranno trattati come un solo collo o come una sola unità di carico, a cui si applicherà un solo limite di responsabilità.

Se il danneggiato si rivolge non solo al vettore, ma anche ai suoi ausiliari, egli può esigere una sola volta per l'insieme del danno l'ammontare massimo della responsabilità. Questa norma, adottata nell'articolo 4^{bis} della convenzione del 1924 nel testo adottato nel protocollo del 1968, è ripresa nell'articolo 105 capoverso 4 della LMN.

Articolo 105a

La norma secondo cui il vettore e i suoi ausiliari non possono avvalersi dell'esonero dalla responsabilità o dalla limitazione della stessa, quali stabiliti per legge, ove abbiano agito intenzionalmente o con colpa grave, ha

dato luogo in un ambito internazionale in cui coesistono concezioni giuridiche divergenti ad un'applicazione del diritto mancante d'unità. Particolari difficoltà presentava la determinazione del grado necessario della colpa grave, prossima all'atto intenzionale; tale forma di colpa non poteva essere delimitata con la nozione di «culpa lata». Per tale ragione le convenzioni sulla navigazione marittima hanno introdotto la regola della cosiddetta «wilful misconduct» utilizzata nel diritto aeronautico. Essa è contemplata negli articoli 2 e 3 del protocollo del 1968 e fa quindi già parte del diritto svizzero vigente; può pertanto essere ripresa testualmente ai fini dell'adeguamento formale della legge sulla navigazione marittima. Detta regola si applica sia al vettore che ai suoi ausiliari ove le pretese siano fatte valere direttamente nei loro confronti. Il singolo interessato non può richiamarsi all'esonero dalla responsabilità o alla limitazione della stessa quando debba essergli ascritta una colpa la cui gravità corrisponda alla «wilful misconduct». Per esigenze di chiarezza legislativa, conviene stabilire tale regola, sia con riferimento agli ausiliari, sia con riferimento ai vettori, in un nuovo articolo. Per l'interpretazione di questa norma ci si può avvalere della giurisprudenza del Tribunale federale in materia di trasporto aereo (DTF 98 II 237).

Articolo 115 capoverso 1

Secondo l'articolo 115 capoverso 1, la polizza di carico stabilisce la presunzione relativa che il vettore ha ricevuto le merci come descritte nella polizza stessa. Per risolvere la questione fino ad allora litigiosa se il vettore potesse provare il contrario soltanto nei confronti dello scaricatore o anche nei confronti di qualunque altro detentore della polizza di carico, il protocollo del 1968 ha rafforzato la presunzione relativa, nel senso che i terzi di buona fede possono far valere in modo irrefutabile che il vettore ha caricato le merci come descritte nella polizza di carico.

222 Altre modifiche

Articolo 5 capoverso 3

Le convenzioni internazionali che regolano la responsabilità e la sua limitazione a favore degli armatori e dei vettori stabiliscono per il calcolo dei limiti di responsabilità importi unitari e speciali unità di conto, nel passato il franco oro Poincaré, attualmente i diritti speciali di prelievo del Fondo monetario internazionale. Le convenzioni prevedono inoltre procedure semplificate per adeguare le unità di conto alle mutate circostanze e mantenere così l'unità del diritto internazionale. Ove nell'ambito internazionale le basi di valutazione vengano modificate, occorrerà che il diritto svizzero possa essere adattato secondo una procedura semplificata. Nell'articolo 105 capoverso 2 e nell'articolo 126 capoverso 2 ultimo periodo la legge già prevede la possibilità di un adeguamento mediante ordinanza. La necessità di una maggiore flessibilità è peraltro riscontrabile anche in altri settori del diritto marittimo (cfr. supra n. 124, 125 e 126), di guisa che appare auspicabile una regolamentazione generale per tutte le situazioni analoghe.

Articolo 6 capoverso 1 lettera b

Con l'entrata in vigore della legge dell'8 ottobre 1982 sull'approvvigionamento economico del Paese (RS 531), il termine di «difesa economica del Paese» è stato modificato in «approvvigionamento economico del Paese». La nuova denominazione va ora inserita anche nella legge sulla navigazione marittima.

Articolo 8 capoversi 1 e 2

Del cambiamento della denominazione del «Dipartimento politico» in «Dipartimento degli affari esteri», intervenuto nella legge del 19 settembre 1978 sull'organizzazione dell'amministrazione (RS 172.010), va tenuto conto anche nella legge sulla navigazione marittima. Ciò non modifica in alcun modo la disciplina, sotto il profilo sostanziale, della sorveglianza.

Articolo 17 capoverso 1

Secondo la formulazione molto restrittiva dell'articolo 17 della LNM, una nave di mare svizzera utilizzata professionalmente può essere iscritta nel Registro del naviglio soltanto se è adibita al trasporto di persone o di cose. La modifica proposta tende ad aprire il registro del naviglio svizzero anche ad altre navi che effettuino professionalmente un'attività in mare. Al proposito può pensarsi — benché non esistano attualmente progetti concreti per l'esercizio di tale attività sotto bandiera svizzera — a navi adibite al sondaggio del fondo marino o alla pesca; per quanto concerne quest'ultima categoria, va ricordato che la Svizzera ha dimostrato il proprio interesse per detta attività economica aderendo alla Convenzione internazionale del 1958 concernente la pesca e la conservazione delle risorse biologiche d'alto mare (RU 1966 1013); l'interesse di principio così manifestato giustifica che il registro del naviglio sia aperto alle navi da pesca.

Articolo 30a

In certi casi, in particolare per le merci di gran peso, d'elevato valore e di alta specializzazione tecnica, prodotte dall'industria delle macchine, è opportuno un modo di trasporto che implichi possibilmente pochi trasbordi. Tale esigenza è soddisfatta da un tipo di nave che si presta tanto alla navigazione interna, quanto — sia pure con alcune limitazioni — alla navigazione marittima. Queste navi possono collegare con un solo tragitto il retroterra con un litorale relativamente vicino. Poiché la LNM distingue rigorosamente tra navi di alto mare e navi per la navigazione interna, essa non tiene conto di tale nuovo tipo di natanti.

Il nuovo articolo 30a crea la base giuridica per la navigazione in mare di natanti utilizzati nella navigazione interna; tali viaggi non possono essere disciplinati con norme rigide e generali, perché i requisiti, ad esempio in materia di equipaggiamento e di comportamento della nave, dipendono molto dalla destinazione e dalla natura del carico. Per questa ragione, l'articolo 30a autorizza l'Ufficio svizzero della navigazione marittima (USNM) a fissare, di caso in caso, le condizioni che devono essere adempiute; per una nave adibita normalmente alla navigazione interna, i documenti neces-

sari alla navigazione marittima sono quindi rilasciati soltanto per viaggi determinati. Per l'esame della navigabilità in mare e per fissare le varie condizioni, l'USNM si fonda su di un rapporto di una società di classificazione riconosciuta internazionalmente. Si procede d'altronde nello stesso modo per la classificazione di una nave d'alto mare registrata in Svizzera.

Articolo 35 capoversi 1-3

L'articolo 17 stabilisce che la bandiera svizzera può essere utilizzata solo per il trasporto professionale marittimo. Con l'articolo 35 capoverso 1, la possibilità di navigare sotto bandiera svizzera è stata data anche ad associazioni o fondazioni svizzere con scopi ideali, definiti esaurientemente nella parte finale di questa disposizione; il legislatore pensava, in particolare, al Comitato internazionale della Croce Rossa (FF 1952 ediz. ted. p. 279, ediz. franc. p. 282 seg.). La limitazione di questa facoltà alle associazioni e fondazioni è comprensibile tenendo conto della genesi della disposizione di cui trattasi; essa non si giustifica tuttavia più attualmente. Vi proponiamo pertanto di estendere tale possibilità, stabilita nell'articolo 35 capoverso 1, a tutti i cittadini svizzeri, alle società commerciali svizzere e alle persone giuridiche svizzere, che intendono esercire una nave per uno scopo ideale; vi proponiamo altresì di rinunciare ad un'enumerazione esauriente dei fini che giustificano l'iscrizione.

Per prevenire eventuali abusi, la disposizione va precisata nel senso che lo scopo dell'utilizzazione della nave, e non quello delle persone giuridiche, non può essere professionale.

Per alleggerire il nostro lavoro, vi proponiamo inoltre di conferire al Dipartimento federale degli affari esteri la competenza di accordare eccezionalmente tale ammissione per le navi che perseguono uno scopo ideale; ciò appare tanto più giustificato ove si rilevi che una siffatta nave deve, prescindendo dallo scopo dell'esercizio, soddisfare tutti i requisiti stabiliti per una nave commerciale. Per le navi non esercite a scopo professionale, non esiste un diritto all'iscrizione nel Registro del naviglio svizzero. Il Dipartimento federale degli affari esteri, competente per ammettere l'iscrizione, può determinare in ogni caso concreto le condizioni alle quali è subordinato l'esercizio della nave. Ciò garantisce che una nave iscritta in virtù dell'articolo 35 capoverso 1 non sia utilizzata in modo abusivo: una trasgressione delle condizioni contenute nell'autorizzazione all'iscrizione comporterebbe la cancellazione della nave dal registro e, di conseguenza, la perdita del diritto di battere la bandiera svizzera.

In virtù della revisione del 1985, la Confederazione è autorizzata a tenere un registro di yacht marittimi; ne discende la competenza di determinare le condizioni per l'iscrizione. Sinora non era chiara l'estensione di tale competenza; in particolare, non era precisato se la Confederazione avesse diritto di stabilire certi requisiti per i comandanti degli yacht iscritti in Svizzera.

Il nuovo testo del capoverso 2 dell'articolo 35 chiarisce tale punto; l'USNM è incaricato di regolare il problema dell'esame a cui deve sottostare il comandante di uno yacht, ma, per mancanza di personale, non è tenuto a dirigere detto esame. Viste le dimensioni raggiunte attualmente dalle navi

di diporto d'alto mare, è nell'interesse della sicurezza della navigazione d'esigere da ogni comandante di uno yacht un livello minimo di formazione. Essendo i certificati svizzeri soggetti al riconoscimento da parte dell'USNM, la Confederazione ha la possibilità di esercitare la necessaria influenza. Questa può manifestarsi in vario modo; secondo la prassi usuale dell'USNM, i centri di formazione i cui certificati sono soggetti al riconoscimento devono aver dato buona prova durante un certo tempo, dimostrando un livello di formazione soddisfacente dei loro alunni e un grado di difficoltà dell'esame comparabile a quello delle altre scuole. L'USNM può d'altronde costituire una commissione centrale d'esame e introdurre un certificato di capacità uniforme. La Confederazione non subordina il riconoscimento di una scuola a condizioni diverse da quelle relative ai requisiti specifici in tale materia.

Il capoverso 3 dello stesso articolo dà una base legale chiara al certificato di bandiera rilasciato a piccoli natanti; tale certificato, fondato sull'ordinanza sugli yacht marittimi svizzeri (RS 747.321.7), è rilasciato dal 1^o dicembre 1983. La creazione di questo certificato, che può essere rilasciato anche a piccoli natanti non suscettibili d'essere iscritti, per ragioni tecniche, nel registro degli yacht, s'è resa necessaria per consentire ai proprietari svizzeri di tali imbarcazioni di navigare nelle acque di certi Stati.

Articolo 36 capoversi 1 e 2

Come nell'articolo 6 capoverso 1 lettera b, va tenuto conto anche nell'articolo 36 capoverso 1 del fatto che il termine di «difesa economica del Paese» è stato modificato in «approvvigionamento economico del Paese».

La cancellazione volontaria di una nave può essere rifiutata dal nostro Consiglio, ove la stazza in questione sia indispensabile all'approvvigionamento del Paese.

Dopo aver presentato la domanda di cancellazione, il proprietario della nave non aveva sin qui più diritto di esercitare la nave, anche se l'autorizzazione fosse stata respinta. Secondo l'articolo 36 capoverso 2, il nostro Consiglio era infatti tenuto, in questo caso, ad acquistare la nave entro il termine di dieci giorni o ad ordinarne la vendita ai pubblici incanti nello stesso termine. La nuova disciplina dà ora al proprietario la possibilità di continuare l'esercizio della nave sotto bandiera svizzera dopo la reiezione della sua domanda di cancellazione, sempreché non preferisca chiedere al Consiglio federale di acquistare la nave o di ordinarne la vendita all'incanto. Ove il proprietario faccia tale domanda, il nostro Consiglio dispone, secondo il nuovo testo dell'articolo 36 capoverso 2, di trenta giorni per adottare la decisione che s'impone nelle concrete circostanze. Il termine di dieci giorni, valido finora, avrebbe in pratica obbligato il nostro Consiglio a scegliere sempre, in caso di diniego della cancellazione, la soluzione dell'incanto pubblico, dato che non avrebbe potuto disporre in un termine così breve dei mezzi finanziari necessari all'acquisto.

Articolo 63 capoversi 1-4

Diversi Stati tentano, in base al diritto internazionale privato, d'imporre

nei loro porti l'applicazione delle norme del proprio diritto del lavoro e delle assicurazioni sociali.

Per uno Stato senza litorale è particolarmente indispensabile di ribadire la propria sovranità giuridica sulla propria flotta. L'articolo 4 LNM esprime in forma generale questo principio. Tenuto conto delle peculiarità della navigazione marittima, era prevista già finora una regolamentazione speciale per il diritto del lavoro e delle assicurazioni sociali. Il testo che vi è sottoposto dell'articolo 63 capoverso 1 autorizza il nostro Consiglio ad adattare alle condizioni particolari della navigazione marittima determinate disposizioni del diritto del lavoro o delle assicurazioni sociali, oppure di dichiararle non applicabili ove non possano essere adattate. La prescrizione di cui all'attuale capoverso 2 è priva di rilevanza propria; poiché già risulta dalle disposizioni generali, può essere abrogata. Al suo posto subentra il vigente capoverso 3, completato dalla menzione, qui giustificata, della questione dei giorni festivi, sinora disciplinata nel capoverso 4.

Per evitare che un'eventuale futura modifica dell'enumerazione dei giorni festivi renda necessaria una revisione della legge, vi proponiamo che la disciplina dettagliata relativa ai giorni festivi sia stabilita nell'ordinanza.

Articolo 66

Il libretto di navigazione è stato finora rilasciato dall'USNM soltanto ai cittadini svizzeri in servizio su *navi svizzere*. In pratica, esso adempie le funzioni di passaporto, almeno nell'area del porto. Il libretto di navigazione è spesso l'unico documento d'identità riconosciuto dalle autorità portuali. Secondo l'attuale regolamentazione, i marittimi svizzeri in servizio su *navi straniere non possono ricevere il libretto svizzero di navigazione*; essi sono quindi pregiudicati e incontrano spesso difficoltà nel provare la loro identità nei porti.

Il rilascio del libretto svizzero di navigazione a tali marittimi non comporta problemi sotto il profilo del diritto di cittadinanza né sotto quello amministrativo; la modifica prevede che il libretto svizzero di navigazione sia rilasciato a questi marittimi solo a loro richiesta, di guisa che ciò implicherà un aumento di lavoro amministrativo trascurabile.

Succede che certi Stati esigano un libretto di navigazione da coloro che eseguono lavori nelle loro acque (piattaforme di trivellazione). Per consentire ai cittadini svizzeri di svolgere la loro attività in tali casi, vi proponiamo una nuova formulazione dell'articolo 66; essa permetterà all'USNM di rilasciare libretti svizzeri di navigazione — previo esame delle domande, per accertare in quale misura questo documento sia necessario all'esercizio della professione — a una cerchia più estesa di persone. Come già menzionato, il libretto di navigazione può essere accordato solo a cittadini svizzeri; ne discende che il numero di coloro che, senza essere marittimi, abbisognino di un libretto svizzero di navigazione, sarà assai limitato.

Articolo 93

La modifica dell'articolo 93 concerne soltanto il testo francese e italiano

della legge; essa è di natura puramente formale. La marginale «annotation», in francese e «annotazione», in italiano, va sostituita, rispettivamente, con «mention» e «menzione». Il termine «Anmerkung» del testo tedesco è corretto.

Articolo 126 capoverso 2

Poiché il nuovo capoverso 3 dell'articolo 48 non si applica alla navigazione interna, occorre adeguare in conformità il primo periodo dell'articolo 126 capoverso 2. L'armatore di una nave della navigazione interna è quindi responsabile, come finora, ai sensi dell'articolo 48 capoversi 1 e 2 e dell'articolo 49. In caso d'inquinamento delle acque su territorio svizzero, si applica tuttavia anche nei confronti dell'armatore la responsabilità causale illimitata prevista dall'articolo 36 della legge federale contro l'inquinamento delle acque (RS 814.20). La nuova disposizione dell'articolo 5 capoverso 3, che conferisce al nostro Consiglio una competenza generale per l'adeguamento futuro degli importi unitari o delle unità di conto, comprende anche la norma sin qui contenuta nell'articolo 126 capoverso 2 ultimo periodo, di modo che questa può essere abrogata.

Articolo 156 capoverso 2

La normativa sulle pene disciplinari non è mai stata modificata dall'entrata in vigore della legge sulla navigazione marittima nel 1953. Gli importi previsti per le multe hanno perso gran parte del loro valore in seguito all'inflazione, di guisa che è loro venuto meno in ampia misura l'effetto dissuasivo. L'aumento previsto degli importi delle multe mira a restituire a queste ultime il carattere di una misura disciplinare non avente solo un carattere simbolico. Per i membri dell'equipaggio prevediamo una scala da 10 a 250 franchi di multa; per i passeggeri, una che va da 50 a 500 franchi. Il trattamento differente tra marittimi e passeggeri è giustificato da varie ragioni. Per essere punibile, una violazione della disciplina a bordo da parte di un passeggero dev'essere normalmente molto più grave di quella di un membro dell'equipaggio, da cui dipende il funzionamento della nave. Per infrazioni particolarmente gravi all'ordinamento disciplinare, il membro dell'equipaggio è passibile degli arresti fino a tre giorni, con concomitante perdita del diritto al salario. Il capitano non può pronunciare la pena degli arresti nei confronti di un passeggero; per converso, può infliggerli una multa considerevole, in caso di grave infrazione.

La punizione di un passeggero con l'esclusione dalla tavola comune ha perduto qualsiasi importanza pratica, ove si consideri la possibilità di infliggergli l'ammonizione o la multa; vi proponiamo quindi di sopprimere questa misura disciplinare.

Articolo 157 capoverso 2

Secondo il testo vigente dell'articolo 157 capoverso 2, sia il tribunale che l'autorità istruttoria hanno, nel pronunciare l'assoluzione, rispettivamente il non luogo a procedere, nei confronti dell'autore di un reato punito soltanto disciplinarmente nei casi di minore importanza, la facoltà d'infliggere

una pena disciplinare ai sensi dell'articolo 156 LNM. Tale soluzione è, in linea di principio, giustificata, ma comporta seri problemi concernenti il diritto penale disciplinare delle autorità istruttorie ove la pena disciplinare consista negli arresti. L'autorità competente è in questo caso la Procura pubblica del Cantone di Basilea Città (art. 15 LNM), ossia un'autorità inquirente. Secondo l'attuale giurisprudenza della Corte europea dei diritti dell'uomo, a Strasburgo, nel caso degli arresti potrebbe ravvisarsi una violazione della Convenzione europea dei diritti dell'uomo (CEDU): l'articolo 5 numero 1 lettera a CEDU esige infatti che su una pena privativa della libertà personale debba decidere un organo indipendente e imparziale, ossia un tribunale.

Il nostro Consiglio era già cosciente di questo problema al momento dell'introduzione di tale norma. La Svizzera non aveva allora ancora aderito alla CEDU, di guisa che s'era data la preferenza alla soluzione più semplice, quale figura nel testo vigente (FF 1965 II 26). Nell'attuale situazione giuridica, essa non può essere mantenuta. La soluzione migliore è quella di trasferire la competenza in materia di pena disciplinare al tribunale.

Articolo 158 capoverso 4

Soppressa nell'articolo 156 capoverso 2 l'esclusione dalla tavola comune quale pena disciplinare, va pure abrogata la disposizione relativa all'esecuzione di tale pena, figurante nell'articolo 158 capoverso 4.

Articolo 161 capoversi 1 e 2

Ove il capitano pronuncia la pena degli arresti, ai sensi dell'articolo 156 capoverso 2 lettera a, il membro dell'equipaggio così punito ha diritto di presentare reclamo all'Ufficio svizzero della navigazione marittima, la cui decisione è definitiva.

La giurisprudenza elaborata dalla Corte europea dei diritti dell'uomo in relazione con le pene disciplinari militari esige che una pena privativa della libertà personale sia, almeno in ultima istanza, confermata da un giudice; quale giudice, la Corte intende un'autorità giudiziaria di natura giurisdizionale, che nel caso concreto sia indipendente tanto dal potere esecutivo, quanto dalle parti in causa.

Nel quadro della presente revisione, la procedura ricorsuale in materia di arresti disciplinari va modificata in modo da escluderne l'impugnabilità avanti la Corte europea dei diritti dell'uomo. Per realizzare tale fine è sufficiente trasferire dall'USNM al giudice ordinario la competenza di giudicare in ultima istanza in materia di arresti disciplinari.

Il fatto che il ricorso non sospenda l'esecuzione di una pena pronunciata dal capitano in alto mare dovrebbe essere compatibile con la CEDU, se si tien conto delle condizioni particolari di vita a bordo di una nave. Il capitano deve poter adottare rapidamente ed effettivamente le misure necessarie perché sia assicurata l'autorità a bordo; una revisione di tali misure può aver luogo soltanto più tardi.

La possibilità di proporre ricorso a un'istanza indipendente e imparziale

protegge il marittimo da atti arbitrati del capitano, dato che quest'ultimo deve aspettarsi un controllo ulteriore delle proprie decisioni. Inoltre, in caso di accoglimento del suo gravame, il marittimo ottiene il diritto al salario per la durata degli arresti ingiustificati.

Vi proponiamo quindi di mantenere, in linea di principio, senza modifiche l'ordinamento delle misure disciplinari e di trasferire al giudice ordinario solamente la competenza di giudicare in ultima istanza in materia di arresti.

23 Ripercussioni finanziarie e sull'effettivo del personale

Le modifiche della legge proposte non hanno un'incidenza diretta nell'ambito finanziario o del personale. Il lavoro supplementare dovuto alle nuove disposizioni dovrebbe essere di poca importanza, già in ragione della modesta portata di tali disposizioni.

Le spese, eventualmente elevate, relative a un'inchiesta in caso d'incidente in cui sia implicata una nave, sono per legge poste a carico dell'armatore interessato.

24 Linee direttive della politica di governo

L'oggetto presentato è stato annunciato nelle linee direttive della politica di governo 1983-1987 (FF 1984 I 121, allegato 2).

25 Costituzionalità

L'articolo 24^{ter} della Costituzione attribuisce alla Confederazione la competenza di legiferare in materia di navigazione. Tale competenza è esclusiva e completa.

Le modifiche che vi proponiamo sono fondate su questa norma costituzionale, come pure sugli articoli 64 e 64^{bis} della Costituzione concernenti la competenza della Confederazione in materia di diritto civile e penale.

Decreto federale concernente 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 10 marzo 1986¹⁾,
decreta:

Art. 1

¹ Sono approvate le seguenti Convenzioni:

- a. Convenzione internazionale del 29 novembre 1969 sull'intervento in alto mare in caso di sinistri che causino o possano causare inquinamento da idrocarburi;
- b. Convenzione internazionale del 29 novembre 1969 sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi;
- c. Convenzione d'Atene del 13 dicembre 1974 relativa al trasporto per mare di passeggeri e dei loro bagagli;
- d. Convenzione internazionale del 7 luglio 1978 sugli standard di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi.

² Il Consiglio federale è autorizzato a ratificare tali convenzioni.

Art. 2

¹ Sono approvati: gli emendamenti adottati il 2 ottobre 1978 nella 3^a Riunione consultiva degli Stati contraenti, concernenti gli articoli XI, XIV e XV della Convenzione internazionale del 29 dicembre 1972 sulla prevenzione dell'inquinamento marino causato dallo scarico di rifiuti ed altre materie, e relativo Allegato; l'emendamento adottato il 12 novembre 1975 nella 9^a sessione dell'Assemblea generale dell'OMCI concernente l'articolo 29 della Convenzione internazionale del 5 aprile 1966 sulle linee di carico.

² Il Consiglio federale è autorizzato a ratificare tali emendamenti.

Art. 3

Il Consiglio federale è autorizzato a notificare l'adesione della Svizzera alle seguenti convenzioni internazionali:

¹⁾ FF 1986 II 541

- a. Convenzione internazionale del 2 novembre 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, e relativo Protocollo del 17 febbraio 1978;
- b. Convenzione del 19 novembre 1976 sulla limitazione della responsabilità in materia di rivendicazioni marittime;
- c. Protocollo del 2 novembre 1973 della Convenzione internazionale del 29 novembre 1969 sull'intervento in alto mare in caso di sinistri che causino o possano causare inquinamento da idrocarburi;
- d. Protocolli del 19 novembre 1976 e del 25 maggio 1984 della Convenzione internazionale del 29 novembre 1969 sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi;
- e. Protocollo del 19 novembre 1976 della Convenzione del 13 dicembre 1974 relativa al trasporto per mare di passeggeri e dei loro bagagli.

Art. 4

Il presente decreto non sottostà al referendum.

Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi

dodis.ch/65897
Traduzione¹⁾

Le Parti della Convenzione,

Conscie della necessità di proteggere l'ambiente in generale e l'ambiente marino in particolare,

Riconoscendo che gli scarichi deliberati, per negligenza o accidentali, di idrocarburi ed altre sostanze nocive da parte di navi costituiscono una grave fonte di inquinamento,

Riconoscendo anche l'importanza della Convenzione internazionale del 1954 per la prevenzione dell'inquinamento delle acque marine provocato da idrocarburi, primo strumento multilaterale che abbia avuto per obiettivo essenziale la protezione dell'ambiente, e sensibili al notevole contributo che tale Convenzione ha dato alla preservazione dei mari e dei litorali dall'inquinamento,

Desiderose di porre fine all'inquinamento intenzionale dell'ambiente marino causato da idrocarburi e da altre sostanze nocive e di ridurre al massimo gli scarichi accidentali di questo tipo di sostanze,

Ritenendo che il mezzo migliore per realizzare tale obiettivo sia di fissare delle norme di portata universale e che non si limitino all'inquinamento causato da idrocarburi,

Hanno convenuto quanto segue:

Articolo 1 Obblighi generali derivanti dalla Convenzione

1. Le Parti della Convenzione si impegnano a dare efficacia alle disposizioni della presente Convenzione, nonché a quelle degli Allegati²⁾ dai quali sono vincolate al fine di prevenire l'inquinamento dell'ambiente marino dovuto allo scarico di sostanze nocive o di effluenti contenenti tali sostanze che contravvengono alle disposizioni della Convenzione.

2. Salvo espressa disposizione in senso contrario, ogni riferimento alla presente Convenzione costituisce al tempo stesso un riferimento ai suoi Protocolli e Allegati.

¹⁾ Dal testo originale francese.

²⁾ Il testo di tali Allegati non è pubblicato sul Foglio federale. Estratti possono essere ottenuti presso l'Ufficio centrale federale degli stampati e del materiale, 3000 Berna.

Articolo 2 Definizioni

Ai fini della presente Convenzione, salvo espressa disposizione in senso contrario:

1. «Norme» indicano le norme figuranti nell'Allegato della presente Convenzione.
2. «Sostanza nociva» indica ogni sostanza la cui introduzione in mare è suscettibile di mettere in pericolo la salute umana, di nuocere alle risorse biologiche, alla fauna ed alla flora marina, di recar pregiudizio alle attrattive del paesaggio o di ostacolare ogni altra legittima utilizzazione del mare, ed include ogni sostanza sottoposta a controllo in base alla presente Convenzione.
3. a) «Rigetto», quando si riferisce alle sostanze nocive o ai liquidi contenenti tali sostanze, indica ogni scarico comunque proveniente da una nave, qualunque ne sia la causa, e comprende ogni scarico, evacuazione, versamento, fuga, scarico mediante pompaggio, emanazione o spurgo.
b) Il «rigetto» non include:
 - i) lo scarico secondo il significato della Convenzione sulla prevenzione dell'inquinamento marino causato dallo scarico di rifiuti o altre materie, adottata a Londra il 13 novembre 1972; né
 - ii) gli scarichi di sostanze nocive che derivano direttamente dall'esposizione, dallo sfruttamento e dal trattamento connesso, al largo delle coste, delle risorse minerali del fondo dei mari e degli oceani; né
 - iii) gli scarichi di sostanze nocive effettuati ai fini di lecite ricerche scientifiche miranti a ridurre o a combattere l'inquinamento.
4. «Nave» indica un natante di qualsiasi tipo, comunque operante nell'ambiente marino e comprendente gli aliscafi, i veicoli a cuscino d'aria, i sommergibili, i galleggianti e le piattaforme fisse o galleggianti.
5. «Autorità» indica il Governo dello Stato che esercita la propria autorità sulla nave. Nel caso di una nave autorizzata a battere la bandiera di uno Stato, l'Autorità è il Governo di tale Stato. Nel caso delle piattaforme fisse o galleggianti adibite all'esplorazione ed allo sfruttamento del fondo dei mari e del sottosuolo adiacente alle coste sulle quali lo Stato rivierasco esercita dei diritti sovrani ai fini dell'esplorazione e dello sfruttamento delle loro risorse naturali, l'Autorità è il Governo dello Stato rivierasco interessato.
6. «Incidente» indica un evento che comporti o sia suscettibile di causare lo scarico in mare di una sostanza nociva o di effluenti contenenti una tale sostanza.
7. «Organizzazione» indica l'Organizzazione intergovernativa consultiva della navigazione marittima.

Articolo 3 Campo di applicazione

1. La presente Convenzione si applica:

- a) alle navi che sono autorizzate a battere la bandiera di una Parte della Convenzione, e
- b. alle navi che non sono autorizzate a battere la bandiera di una Parte ma che operano sotto l'autorità di tale Parte.

2. Nessuna disposizione del presente articolo potrebbe essere interpretata come suscettibile di recare pregiudizio ai diritti sovrani delle Parti sul fondo dei mari e sul sottosuolo adiacente alle coste ai fini dell'esplorazione e dello sfruttamento delle risorse naturali o come suscettibile di estendere tali diritti, in conformità del diritto internazionale.

3. La presente Convenzione non si applica né alle navi da guerra o alle navi da guerra ausiliarie né alle altre navi appartenenti ad uno Stato o gestite da tale Stato fintantoché quest'ultimo le utilizzi esclusivamente per servizi governativi e non commerciali. Tuttavia, ciascuna Parte deve accertarsi, nell'adottare delle misure adeguate che non compromettano le operazioni o la capacità operativa delle navi di questo tipo che le appartengano o che siano da essa gestite, che queste agiscano in modo che sia compatibile con la presente Convenzione, per quanto ciò sia ragionevole e praticabile.

Articolo 4 Violazioni

1. Ogni violazione alle disposizioni della presente Convenzione è punita dalla legge dell'Autorità da cui dipende la nave in questione, qualunque sia il luogo in cui avviene l'infrazione. Se l'Autorità è informata di una tale infrazione ed è convinta che esistono prove sufficienti per permetterle di iniziare dei procedimenti per la presunta infrazione, essa inizia tali procedimenti al più presto possibile in conformità delle proprie leggi.

2. Ogni violazione alle disposizioni della presente Convenzione commessa sotto la giurisdizione di una Parte della Convenzione è punita dalle leggi di tale Parte. Ogni qualvolta abbia luogo una tale infrazione, la Parte deve:

- a) iniziare dei procedimenti conformemente alle proprie leggi; o
- b. fornire all'Autorità da cui dipende la nave le prove che possono essere in suo possesso per dimostrare che è avvenuta un'infrazione.

3. Quando sono fornite all'Autorità da cui dipende la nave delle informazioni o delle prove relative ad un'infrazione della Convenzione da parte di una nave, tale Autorità informa al più presto lo Stato che ha fornito le informazioni o le prove, nonché l'Organizzazione, delle misure adottate.

4. Le sanzioni previste dalle leggi delle Parti in applicazione del presente articolo devono essere, per il loro rigore, di natura tale da scoraggiare gli eventuali trasgressori, e di una identica severità, qualunque sia il luogo in cui è stata commessa l'infrazione.

Articolo 5 Certificati e norme speciali concernenti l'ispezione della nave

1. Subordinatamente alle disposizioni del paragrafo 2 del presente articolo, i certificati rilasciati dall'Autorità di una Parte della Convenzione conformemente alle disposizioni delle norme devono essere accettati dalle altre Parti contraenti e ritenuti, a tutti i fini previsti dalla presente Convenzione, come aventi la stessa validità di un certificato rilasciato da loro stesse.

2. Ogni nave che sia tenuta ad essere in possesso di un certificato rilasciato conformemente alle disposizioni contenute nelle norme è sottoposta, nei porti o nei terminali al largo, sotto la giurisdizione di un'altra Parte, ad una ispezione effettuata da funzionari debitamente autorizzati a tale scopo dalla detta Parte. Ogni ispezione di tal genere ha il solo scopo di verificare la presenza a bordo di un certificato in corso di validità, a meno che tale Parte non abbia precisi motivi per ritenere che le caratteristiche della nave o del suo equipaggiamento differiscano sensibilmente da quelle che sono scritte sul certificato. In tal caso, o ove non esista a bordo della nave un certificato in corso di validità, lo Stato che compie l'ispezione adotta le misure necessarie per impedire alla nave di salpare prima che possa farlo senza danno eccessivo per l'ambiente marino. Tuttavia, la detta Parte può autorizzare la nave a lasciare il porto o il terminale al largo per recarsi nell'appropriato cantiere di riparazione più vicino.

3. Se una Parte vieta ad una nave straniera l'accesso ad un porto o ad un terminale al largo che si trovi sotto la propria giurisdizione, o ove essa proceda ad un qualsiasi intervento nei confronti di tale nave prendendo a pretesto il fatto che la nave non è conforme alle disposizioni della presente Convenzione, la Parte avverte immediatamente il console o il rappresentante diplomatico della Parte di cui la nave è autorizzata a battere bandiera, o, in caso di impossibilità, l'Autorità da cui dipende la nave in questione. Prima di formulare un tale divieto e prima di procedere ad un tale intervento, la Parte chiede di consultare l'Autorità da cui dipende la nave. Viene anche avvertita l'Autorità quando una nave non ha a bordo un certificato in corso di validità conforme alle disposizioni contenute nelle norme.

4. Le Parti applicano alle navi degli Stati che non sono Parti della Convenzione le norme della presente Convenzione nella misura in cui ciò è necessario per non far beneficiare tali navi di condizioni più favorevoli.

Articolo 6 Ricerca delle infrazioni ed esecuzione delle disposizioni della Convenzione

1. Le Parti della Convenzione collaborano nella ricerca delle infrazioni e nell'esecuzione delle disposizioni della presente Convenzione facendo uso di tutti i mezzi pratici appropriati di ricerca e di continua sorveglianza dell'ambiente nonché dei metodi soddisfacenti di trasmissione delle informazioni e di raccolta delle prove.

2. Ogni nave alla quale si applichi la presente Convenzione può essere sottoposta, in ogni porto o terminale al largo di una Parte, all'ispezione di funzionari

designati od autorizzati dalla detta Parte, al fine di verificare se essa abbia scaricato delle sostanze nocive contravvenendo alle disposizioni contenute nelle norme. Nel caso in cui l'ispezione riveli un'infrazione delle disposizioni della Convenzione, ne viene comunicato il rendiconto all'Autorità affinché questa adotti delle misure appropriate.

3. Ogni Parte fornisce all'Autorità la prova, ove esista, che tale nave ha scaricato delle sostanze nocive o degli effluenti contenenti tali sostanze contravvenendo alle disposizioni contenute nelle norme. Nella misura del possibile, tale infrazione viene portata a conoscenza del capitano della nave da parte dell'Autorità competente di tale Parte.

4. Al ricevimento di tale prova, l'Autorità esamina la questione e può chiedere all'altra Parte di fornirle dati di fatto più completi o più conclusivi sull'infrazione. Se l'Autorità ritiene che la prova è sufficiente per permetterle di iniziare un procedimento, essa inizia un procedimento appena possibile e in conformità delle proprie leggi. L'Autorità informa al più presto la Parte che le ha segnalato la presunta infrazione, nonché l'Organizzazione, dei procedimenti iniziati.

5. Una Parte può ispezionare ogni nave, alla quale si applichi la presente Convenzione, che faccia scalo in un porto o in un terminale al largo sotto la propria giurisdizione quando un'altra Parte le chieda di procedere a tale indagine fornendo prove sufficienti che la nave ha scaricato in un qualunque luogo delle sostanze nocive o degli effluenti contenenti tali sostanze. Viene fatto il resoconto dell'indagine alla Parte che l'ha richiesta nonché all'Autorità, allo scopo di adottare le misure del caso conformemente alle disposizioni della presente Convenzione.

Articolo 7 Ritardi causati indebitamente alle navi

1. Deve essere fatto ogni possibile sforzo per evitare che a seguito delle misure adottate in applicazione degli articoli 4, 5 o 6 della presente Convenzione una nave venga indebitamente fermata o ritardata.

2. Ogni nave che sia stata trattenuta indebitamente o che abbia subito un ritardo a seguito dell'applicazione degli articoli 4, 5 o 6 della presente Convenzione ha diritto ad un risarcimento per le perdite o i danni subiti.

Articolo 8 Rapporti sugli eventi comportanti o suscettibili di comportare lo scarico di sostanze nocive

1. In caso di incidente, deve essere fatto, senza indugio, un rapporto nella misura più ampia possibile, in conformità delle disposizioni del Protocollo I della presente Convenzione.

2. Ogni Parte della Convenzione deve:

- a) applicare le disposizioni necessarie affinché un funzionario o un organismo competente riceva ed analizzi tutti i rapporti sugli eventi verificatisi; e

- b) notificare all'Organizzazione i particolari completi di tali disposizioni, perché vengano diffusi alle altre Parti e Stati membri dell'Organizzazione.
3. Ogniqualevolta una Parte riceva un rapporto in base alle disposizioni del presente articolo, la detta Parte lo trasmette senza indugio:
- all'Autorità da cui dipende la nave in questione; e
 - ad ogni altro Stato suscettibile di essere colpito dall'evento.
4. Ogni Parte della Convenzione fa dare alle proprie navi ed aeronavi incaricate di compiere l'ispezione dei mari nonché ai servizi competenti delle istruzioni invitandoli a segnalare alle proprie Autorità ogni evento di cui al Protocollo I della presente Convenzione. Ove lo ritenga utile, lo comunica anche all'Organizzazione e ad ogni altra Parte interessata.

Articolo 9 Altri Trattati ed interpretazione

- Con la sua entrata in vigore, la presente Convenzione sostituisce la Convenzione internazionale del 1954 per la prevenzione dell'inquinamento delle acque del mare da idrocarburi, ed emendamenti, nei confronti delle Parti della presente Convenzione.
- Nessuna disposizione della presente Convenzione pregiudica la codificazione e l'elaborazione del diritto del mare da parte della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare indetta in base alla Risoluzione 2750 C (XXV) dell'Assemblea generale delle Nazioni Unite, né le rivendicazioni e le posizioni giuridiche presenti o future di ogni Stato riguardanti il diritto del mare e la natura e l'estensione della giurisdizione dello Stato rivierasco e dello Stato di bandiera.
- Nella presente Convenzione, il termine «giurisdizione» viene interpretato conformemente al diritto internazionale in vigore al momento dell'applicazione o dell'interpretazione della presente Convenzione.

Articolo 10 Composizione delle controversie

Ogni controversia fra due o più Parti della Convenzione sull'interpretazione o l'applicazione della presente Convenzione, che non abbia potuto essere composta mediante negoziati tra le Parti in causa viene, salvo decisione contraria delle Parti, sottoposta ad arbitrato a richiesta di una delle Parti, alle condizioni previste dal Protocollo II della presente Convenzione.

Articolo 11 Trasmissione delle informazioni

- Le Parti della Convenzione si impegnano a comunicare all'Organizzazione:
 - il testo delle leggi, ordinanze, decreti, regolamenti ed altri strumenti promulgati sulle diverse questioni che entrano nel campo di applicazione della presente Convenzione;
 - la lista degli organismi non governativi abilitati ad agire in loro nome

per tutto ciò che riguarda la concezione, la costruzione e l'equipaggiamento delle navi che trasportino delle sostanze nocive conformemente alle disposizioni contenute nelle norme;

- c) un numero sufficiente di modelli di certificati che esse rilasciano in applicazione delle disposizioni contenute nelle norme;
 - d) un elenco degli impianti di raccolta comprendente la loro ubicazione, capacità, disponibilità ed altre caratteristiche;
 - e) tutti i rapporti ufficiali o i riassunti di tali rapporti che espongono i risultati dell'applicazione della presente Convenzione; e
 - f) un rapporto annuo che presenti, in una forma resa standardizzata da parte dell'Organizzazione, le statistiche relative alle sanzioni effettivamente inflitte per le infrazioni della presente Convenzione.
2. L'Organizzazione informa le Parti di ogni comunicazione ricevuta in base al presente articolo e diffonde a tutte le Parti le informazioni che le sono state comunicate, ai sensi delle alinee da b) a f) del paragrafo 1 del presente articolo.

Articolo 12 Incidenti sopraggiunti alle navi

1. Ogni Autorità si impegna ad effettuare un'indagine su qualsiasi sinistro che avvenga ad una qualsiasi delle sue navi soggetta alle disposizioni contenute nelle norme, quando tale sinistro abbia avuto, per l'ambiente marino, un grave deleterio effetto.
2. Ogni Parte della Convenzione si impegna a fornire all'Organizzazione delle informazioni sui risultati di tale indagine quando essa ritiene che questi possono servire a determinare le modifiche che sarebbe auspicabile apportare alla presente Convenzione.

Articolo 13 Firma, ratifica, accettazione, approvazione ed adesione

1. La presente Convenzione resta aperta alla firma, presso la sede dell'Organizzazione, dal 15 gennaio 1974 al 31 dicembre 1974, e resta in seguito aperta all'adesione. Gli Stati possono divenire Parti della presente Convenzione mediante:
 - a) firma senza riserva di ratifica, accettazione o approvazione; o
 - b) firma con riserva di ratifica, accettazione o approvazione, seguita dalla ratifica, accettazione o approvazione; o
 - c) adesione.
2. La ratifica, l'accettazione, l'approvazione o l'adesione avvengono mediante il deposito di uno strumento a tale scopo presso il Segretario generale dell'Organizzazione.
3. Il Segretario generale dell'Organizzazione informa tutti gli Stati che hanno firmato la presente Convenzione o che vi abbiano aderito di ogni firma o del deposito di ogni nuovo strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione nonché della data di tale deposito.

Articolo 14 Allegati facoltativi

1. Uno Stato può, al momento della firma, della ratifica, dell'accettazione, dell'approvazione o dell'adesione della presente Convenzione, dichiarare di non accettare uno qualsiasi degli Allegati III, IV e V (qui appresso indicati «Allegati facoltativi») o l'insieme di essi della presente Convenzione. Con riserva di quanto precede, le Parti della Convenzione sono vincolate da uno qualsiasi degli Allegati nella sua interezza.
2. Uno Stato che abbia dichiarato di non essere vincolato da un Allegato facoltativo può accettare in ogni momento tale Allegato depositando, presso l'Organizzazione, uno strumento del tipo previsto dal paragrafo 2 dell'articolo 13.
3. Uno Stato che faccia una dichiarazione in base al paragrafo 1 del presente articolo su di un Allegato facoltativo e che non accetti tale Allegato in seguito, in conformità del paragrafo 2 del presente articolo, non si assume alcun obbligo e non ha il diritto di godere di alcun beneficio derivante dalla Convenzione per quanto attiene alle questioni che dipendono da tale Allegato; nella presente Convenzione, tutti i riferimenti alle Parti non costituiscono riferimento a tale Stato per quanto attiene alle questioni che dipendono da tale Allegato.
4. L'Organizzazione informa gli Stati che hanno firmato la presente Convenzione o che vi hanno aderito, di ogni dichiarazione fatta in base al presente articolo, nonché del ricevimento di ogni strumento depositato in conformità alle disposizioni del paragrafo 2 del presente articolo.

Articolo 15 Entrata in vigore

1. La presente Convenzione entra in vigore dodici mesi dopo la data in cui non meno di 15 Stati le cui flotte mercantili rappresentino in totale non meno del 50 per cento del tonnellaggio lordo di tutta la flotta mercantile mondiale, sono divenute Parti della presente Convenzione conformemente alle disposizioni in accordo con l'articolo 13.
2. Un Allegato facoltativo entra in vigore dodici mesi dopo la data in cui le condizioni enunciate al paragrafo 1 del presente articolo siano state soddisfatte per il presente Allegato.
3. L'Organizzazione informa gli Stati che hanno firmato la presente Convenzione o che vi hanno aderito, della data della sua entrata in vigore conformemente alle disposizioni del paragrafo 2 del presente articolo.
4. Per gli Stati che hanno depositato uno strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione della Convenzione o di un qualsiasi Allegato facoltativo o di adesione ad essi dopo che le condizioni che regolano la loro entrata in vigore siano state soddisfatte ma prima della loro entrata in vigore, la ratifica, l'accettazione, l'approvazione o l'adesione hanno efficacia al momento dell'entrata in vigore della Convenzione o dell'Allegato facoltativo o tre mesi dopo la data del deposito dello strumento, ove quest'ultima data sia posteriore.
5. Per gli Stati che hanno depositato uno strumento di ratifica, di accettazione,

di approvazione della Convenzione o di un Allegato facoltativo, o di adesione ad essi dopo la loro entrata in vigore, la Convenzione o l'Allegato facoltativo acquistano efficacia tre mesi dopo la data del deposito dello strumento.

6. Ogni strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione depositato dopo la data in cui siano state osservate tutte le condizioni previste all'articolo 16 per l'entrata in vigore di un emendamento alla presente Convenzione o ad un Allegato facoltativo, si applica al testo modificato della Convenzione o dell'Allegato facoltativo.

Articolo 16 Emendamenti

1. La presente Convenzione può essere emendata mediante una qualsiasi delle procedure definite nei seguenti paragrafi.

2. Emendamenti successivi all'esame da parte dell'Organizzazione:

- a) ogni emendamento proposto da una Parte della Convenzione viene sottoposto all'Organizzazione e diffuso dal suo Segretario generale a tutti i membri dell'Organizzazione e a tutte le Parti almeno sei mesi prima che venga esaminato;
- b) ogni emendamento proposto e diffuso in base alla procedura di cui sopra viene sottoposto, dall'Organizzazione, ad un organo competente perché lo esamini;
- c) le Parti della Convenzione, che siano membri dell'Organizzazione o meno, sono autorizzate a partecipare ai lavori dell'Organizzazione competente;
- d) gli emendamenti vengono adottati a maggioranza dei due terzi delle sole Parti della Convenzione, presenti e votanti;
- e) se sono adottati conformemente al precedente paragrafo d), gli emendamenti vengono comunicati dall'Organizzazione a tutte le Parti della Convenzione ai fini dell'accettazione;
- f) si ritiene che un emendamento sia stato accettato nelle seguenti condizioni:
 - i) un emendamento ad un articolo della Convenzione si ritiene accettato alla data in cui è stato accettato dai due terzi delle Parti le cui flotte mercantili rappresentino in totale almeno il 50 per cento del tonnellaggio lordo di tutta la flotta mercantile mondiale;
 - ii) un emendamento ad un Allegato della Convenzione si ritiene accettato conformemente alla procedura definita al paragrafo f) iii) a meno che, al momento della sua adozione, l'organo competente non decida che l'emendamento si ritiene accettato alla data in cui è stato accettato dai due terzi delle Parti le cui flotte mercantili rappresentino in totale almeno il 50 per cento del tonnellaggio lordo di tutta la flotta mercantile mondiale; tuttavia, in ogni momento prima dell'entrata in vigore di un emendamento di un Allegato, una Parte può notificare al Segretario generale dell'Organizzazione che l'emendamento non entrerà in vigore nei suoi confronti che dopo essere stato espressamente da lei approvato; il Segretario generale porta la notifica e la data del suo ricevimento a conoscenza delle Parti;

- iii) un emendamento ad un'appendice di un Allegato della Convenzione si ritiene accettato allo spirare di un termine che viene fissato dall'organo competente al momento della sua adozione ma che non deve essere inferiore a dieci mesi, a meno che non sia stata comunicata un'obiezione all'Organizzazione, durante tale periodo, da almeno un terzo delle Parti o da Parti le cui flotte mercantili rappresentino in totale almeno il 50 per cento del tonnellaggio lordo di tutta la flotta mercantile mondiale, e comunque qualunque di tali due condizioni si presenti;
 - iv) un emendamento al Protocollo I della Convenzione viene sottoposto alle stesse procedure degli emendamenti degli Allegati della Convenzione, conformemente ai precedenti paragrafi f) ii) o f) iii);
 - v) un emendamento al Protocollo II della Convenzione viene sottoposto alle stesse procedure degli emendamenti di un articolo della Convenzione, conformemente al precedente paragrafo f) i);
 - g) l'entrata in vigore dell'emendamento interviene alle seguenti condizioni:
 - i) se si tratta di un emendamento ad un articolo della Convenzione, al Protocollo II o al Protocollo I o ad un Allegato della Convenzione che non sia accettato conformemente alla procedura di cui all'alinea f) iii), l'emendamento accettato conformemente alle disposizioni che precedono entra in vigore sei mesi dopo la data della sua accettazione nei confronti delle Parti che hanno dichiarato di averlo accettato;
 - ii) se si tratta di un emendamento al Protocollo I, ad un'appendice di un Allegato o ad un Allegato della Convenzione che sia accettato conformemente alla procedura definita nell'alinea f) iii), l'emendamento ritenuto accettato alle condizioni che precedono entra in vigore sei mesi dopo la sua accettazione per tutte le Parti contraenti ad eccezione di quelle che, prima di tale data, abbiano fatto una dichiarazione a norma della quale esse non l'accettino o una dichiarazione in conformità del paragrafo f) ii), a norma della quale sia necessaria la loro approvazione.
3. Emendamento mediante una Conferenza:
- a) a domanda di una Parte, appoggiata da almeno un terzo delle Parti, l'Organizzazione convoca una Conferenza delle Parti della Convenzione per esaminare gli emendamenti alla presente Convenzione;
 - b) ogni emendamento adottato da tale Conferenza alla maggioranza dei due terzi delle Parti presenti e votanti viene comunicato dal Segretario generale dell'Organizzazione a tutte le Parti allo scopo di ottenere la loro accettazione;
 - c) a meno che la Conferenza non decida altrimenti, l'emendamento è ritenuto accettato ed entra in vigore secondo le procedure previste a tale scopo al precedente paragrafo 2, alinee f) e g).
4. a) Nel caso di un emendamento ad un Allegato facoltativo, la espressione «Parte della Convenzione» deve essere interpretata nel presente articolo come designante una Parte vincolata dal detto Allegato.

Prevenzione dell'inquinamento causato da navi

- b) Ogni Parte che si sia rifiutata di accettare un emendamento ad un Allegato viene trattata come non Parte ai soli fini dell'applicazione di tale emendamento.
5. L'adozione e l'entrata in vigore di un nuovo Allegato sono soggette alle stesse procedure che regolano l'adozione e l'entrata in vigore di un emendamento ad un articolo della Convenzione.
6. Salvo espressa disposizione contraria, ogni emendamento alla presente Convenzione, fatto in applicazione del presente articolo e riguardante la struttura delle navi, non è applicabile che alle navi il cui contratto di costruzione sia firmato, o, in assenza di un tale contratto, la cui chiglia sia posata alla data di entrata in vigore dell'emendamento o successivamente a tale data.
7. Ogni emendamento ad un Protocollo o ad un Allegato deve vertere sul merito di tale Protocollo o di tale Allegato e deve essere compatibile con le disposizioni degli articoli della presente Convenzione.
8. Il Segretario generale dell'Organizzazione informa tutte le Parti di ogni emendamento che entra in vigore in base al presente articolo, nonché della data in cui ciascuno degli emendamenti entra in vigore.
9. Ogni dichiarazione od obiezione relativa ad un emendamento comunicata in base al presente articolo deve essere notificata per iscritto al Segretario generale dell'Organizzazione. Quest'ultimo informa tutte le Parti della Convenzione della notifica in questione e della sua data di ricevimento.

Articolo 17 Promozione della cooperazione tecnica

Le Parti della Convenzione devono, in consultazione con l'Organizzazione ed altri organismi internazionali, con il concorso ed in coordinamento con il Direttore esecutivo del Programma delle Nazioni Unite per l'ambiente, promuovere l'aiuto da apportare alle Parti che richiedono un'assistenza tecnica allo scopo:

- a) di formare del personale scientifico e tecnico;
- b) di procurarsi l'equipaggiamento e gli adeguati impianti di raccolta e di sorveglianza;
- c) di facilitare l'adozione di altre misure e disposizioni intese a prevenire o ad attenuare l'inquinamento dell'ambiente marino da parte delle navi; e
- d) d'incoraggiare la ricerca;

di preferenza all'interno dei Paesi interessati, in modo da favorire la realizzazione degli scopi e degli obiettivi della presente Convenzione.

Articolo 18 Denuncia

1. La presente Convenzione od ogni Allegato facoltativo può essere denunciato da una qualsiasi delle Parti della Convenzione in ogni momento dopo lo spirare di un periodo di cinque anni a partire dalla data in cui la Convenzione o un tale Allegato entri in vigore nei confronti di tale Parte.

Prevenzione dell'inquinamento causato da navi

2. La denuncia è effettuata mediante notifica scritta indirizzata al Segretario generale dell'Organizzazione che comunica il tenore e la data di tale notifica nonché la data in cui la denuncia acquista efficacia a tutte le altre Parti.
3. La denuncia ha effetto dodici mesi dopo la data in cui il Segretario generale dell'Organizzazione ne ha ricevuto notifica o allo spirare di ogni altro termine più importante enunciato nella notifica.

Articolo 19 Deposito e Registrazione

1. La presente Convenzione sarà depositata presso il Segretario generale dell'Organizzazione che ne trasmetterà copie certificate conformi a tutti gli Stati che hanno firmato la presente Convenzione o vi aderiranno.
2. A partire dall'entrata in vigore della presente Convenzione, il Segretario generale dell'Organizzazione ne trasmetterà copia certificata conforme al Segretario generale delle Nazioni Unite al fine della registrazione e pubblicazione in conformità dell'Articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite.

Articolo 20 Lingue

La presente Convenzione viene redatta in un unico esemplare nelle lingue inglese, francese, russa e spagnola, i quattro testi facenti ugualmente fede. Traduzioni ufficiali saranno redatte nelle lingue araba, tedesca, italiana e giapponese e saranno depositate con l'originale firmato.

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

Fatto a Londra il 2 novembre 1973.

(Seguono le firme)

Protocollo I

Disposizioni concernenti l'invio di rapporti sugli eventi comportanti o che possono comportare lo scarico di sostanze nocive

(in applicazione dell'articolo 8 della Convenzione)

Articolo I Obbligo di redigere un rapporto

1. Il comandante di una nave alla quale sia accaduto uno degli eventi di cui all'articolo III del presente Protocollo, od ogni altra persona che ha la responsabilità della nave, fa un rapporto senza indugio sulle circostanze dell'evento, conformemente alle disposizioni del presente Protocollo, con tutti i dettagli possibili.

2. In caso di abbandono della nave di cui al paragrafo I del presente articolo, o quando il rapporto relativo a tale nave è incompleto o sia impossibile da ottenersi, l'armatore, il noleggiatore, il gestore o l'utente della nave o i loro agenti devono, nella misura più ampia possibile, assumere gli obblighi che incombono al comandante ai sensi delle disposizioni del presente Protocollo.

Articolo II Procedura applicabile all'invio di rapporti

1. Ogni rapporto viene trasmesso per radio ogni volta che ciò è possibile, ma in ogni caso per le vie più rapide che si dispongono al momento del fatto. Ai rapporti trasmessi via radio viene attribuito il più alto grado di priorità possibile.

2. I rapporti sono indirizzati al funzionario o all'organismo competente specificato al paragrafo 2, alinea a) dell'articolo 8 della Convenzione.

Articolo III Data di invio dei rapporti

Viene redatto un rapporto ogni volta che un evento comporta:

- a) uno scarico diverso da quelli permessi dalla presente Convenzione; o
- b) uno scarico permesso ai sensi delle disposizioni della presente Convenzione per il fatto:
 - i) che esso tende ad assicurare la sicurezza di una nave o a salvaguardare delle vite umane in mare; o
 - ii) che risulta da un'avaria alla nave o al suo equipaggiamento; o
- c) uno scarico di una sostanza nociva effettuato per combattere un caso particolare di inquinamento o effettuato ai fini di legittime ricerche scientifiche sulla riduzione o sul controllo dell'inquinamento; o
- d) una probabilità di scarichi prevista all'alinea a), b) o c) del presente articolo.

Articolo IV Natura del rapporto

1. Ogni rapporto fornisce, come regola generale:
 - a) l'identificazione della nave;
 - b) l'ora e la data del verificarsi dell'evento;
 - c) la posizione geografica della nave al momento dell'evento;
 - d) lo stato dei venti e del mare al momento dell'evento; e
 - e) i pertinenti dettagli sullo stato della nave.
2. Ogni rapporto fornisce, in particolare:
 - a) informazioni dettagliate sulla natura delle sostanze nocive in causa, ivi compresa, se possibile, la loro esatta denominazione tecnica (la denominazione commerciale non dovrebbe essere usata al posto dell'esatta denominazione tecnica);
 - b) la quantità esatta od approssimativa, la concentrazione nonché il probabile stato delle sostanze nocive scaricate o suscettibili di essere scaricate in mare;
 - c) ove occorra, la descrizione dell'imballaggio e dei segni di identificazione; e
 - d) se possibile, il nome del mittente, del destinatario o del fabbricante.
3. Ogni rapporto indica chiaramente se la sostanza nociva scaricata o suscettibile di essere scaricata è un idrocarburo, una sostanza nociva allo stato liquido, una sostanza nociva allo stato solido o una sostanza nociva allo stato gassoso e se tale sostanza veniva o viene trasportata alla rinfusa o in colli (balle), in contenitori, in cisterne mobili o in vagoni-cisterna stradali o ferroviari.
4. Ogni rapporto deve essere completato, ove occorra, da ogni altra informazione pertinente che venga richiesta da una delle persone alle quali è indirizzato il rapporto o che l'autore del rapporto ritenga appropriata.

Articolo V Rapporto complementare

Ogni persona che si trovi obbligata ad inviare un rapporto in base alle disposizioni del presente Protocollo deve, nella misura del possibile:

- a) completare il rapporto iniziale, ove occorra, con le informazioni sull'evoluzione della situazione; o
- b) aderire, nella misura più ampia possibile, alle richieste di informazioni complementari provenienti dagli Stati colpiti dall'evento.

Protocollo II

Arbitraggio

(in applicazione dell'articolo 10 della Convenzione)

Articolo I

A meno che le Parti in controversia non decidano altrimenti, il procedimento arbitrale viene condotto conformemente alle disposizioni del presente Protocollo.

Articolo II

1. Viene costituito un tribunale arbitrale su domanda indirizzata da una Parte della Convenzione ad un'altra Parte in applicazione dell'articolo 10 della presente Convenzione. La domanda di arbitrato contiene l'oggetto della richiesta nonché ogni documento giustificativo in appoggio all'esposizione del caso.

2. La Parte richiedente informa il Segretario generale dell'Organizzazione del fatto che essa ha richiesto la costituzione di un tribunale, del nome delle Parti in controversia nonché degli articoli della Convenzione o delle norme la cui interpretazione o applicazione dia luogo, a proprio avviso, alla disputa. Il Segretario generale trasmette tali informazioni a tutte le Parti.

Articolo III

Il tribunale è composto di tre membri: un arbitro nominato da ogni Parte in controversia ed un terzo arbitro designato di comune accordo dai primi due, che assume la presidenza del tribunale.

Articolo IV

1. Se allo scadere di un termine di sessanta giorni a partire dalla nomina del secondo arbitro, il presidente del tribunale non è stato nominato, il Segretario generale dell'Organizzazione, su richiesta della Parte più diligente, procede, entro un nuovo termine di sessanta giorni, alla sua designazione, scegliendolo da una lista di persone qualificate, redatta in anticipo dal consiglio dell'Organizzazione.

2. Se, entro un termine di sessanta giorni a partire dalla data di ricevimento della richiesta, una delle Parti non ha proceduto alla designazione di un membro del tribunale che è tenuta a fare, l'altra Parte può investire direttamente il Segretario generale dell'Organizzazione che provvede alla designazione del presidente del tribunale entro un termine di sessanta giorni scegliendolo dalla lista di cui al paragrafo 1 del presente articolo.

3. Il presidente del tribunale, dal momento della sua nomina, chiede alla Parte che non ha nominato l'arbitro di farlo nelle stesse forme e condizioni. Ove

essa non proceda alla designazione che le viene così richiesta, il presidente del tribunale chiede al Segretario generale dell'Organizzazione di provvedere a tale designazione nelle forme e condizioni previste al paragrafo precedente.

4. Il presidente del tribunale, ove venga nominato in base alle disposizioni del presente articolo, non deve possedere o aver posseduto la nazionalità di una delle Parti, a meno che l'altra Parte non vi consente.

5. In caso di decesso o di assenza di un arbitro la cui designazione spettava ad una Parte, quest'ultima nomina il suo sostituto entro un termine di sessanta giorni a partire dalla data di decesso o di assenza. Ove essa non lo faccia, il procedimento continua con gli arbitri che restano. In caso di decesso o di assenza del presidente del tribunale, il suo sostituto viene nominato alle condizioni previste dal precedente articolo III, o, in mancanza di accordo tra i membri del tribunale, entro sessanta giorni dal decesso o dall'assenza, alle condizioni previste dal presente articolo.

Articolo V

Il tribunale può conoscere e decidere delle domande riconvenzionali direttamente connesse all'oggetto della controversia.

Articolo VI

Ogni Parte assume a proprio carico la remunerazione del proprio arbitro e le spese connesse, nonché le spese incorse per la preparazione del proprio incartamento. Il costo della remunerazione del presidente del tribunale nonché tutte le spese di ordine generale causate dall'arbitro sono divise equamente fra le Parti. Il tribunale registra tutte le sue spese e ne fornisce una dimostrazione finale.

Articolo VII

Ogni Parte della Convenzione della quale sia in causa un interesse di ordine giuridico, può, dopo avere avvisato per iscritto le Parti che hanno iniziato tale procedimento, associarsi al procedimento arbitrale, con l'accordo del tribunale.

Articolo VIII

Ogni tribunale arbitrale costituito ai sensi del presente Protocollo fissa le proprie norme di procedura.

Articolo IX

1. Le decisioni del tribunale, sia sulla propria procedura e sul luogo delle proprie riunioni sia su ogni controversia che gli venga sottoposta, vengono adottate alla maggioranza dei voti dei suoi membri; l'assenza o l'astensione di uno

dei membri del tribunale designati dalle Parti non impedisce al tribunale di deliberare. In caso di parità, il voto del presidente è decisivo.

2. Le Parti facilitano i lavori del tribunale; a tale fine, conformemente alla loro legislazione e facendo uso di tutti i mezzi di cui dispongono, le Parti:

- a) forniscono al tribunale tutti i documenti e le informazioni utili;
- b) danno al tribunale la possibilità di entrare sul loro territorio, di ascoltare dei testimoni o degli esperti e di esaminare i luoghi.

3. L'assenza o la mancanza di una Parte non ostacola il procedimento.

Articolo X

1. Il tribunale pronuncia la propria sentenza entro un termine di cinque mesi a partire dalla data della propria costituzione, a meno che non decida, in caso di necessità, di prorogare tale termine per un ulteriore periodo di tempo non superiore a tre mesi. La sentenza del tribunale viene motivata. Essa è definitiva e inappellabile e viene comunicata al Segretario generale dell'Organizzazione. Le Parti devono uniformarsi senza indugio.

2. Ogni controversia che potrebbe sorgere fra le Parti sull'interpretazione o sull'esecuzione di una sentenza, può essere sottoposta dalla Parte più diligente al giudizio del tribunale che l'ha resa o, se quest'ultimo non può esserne investito, di un tribunale costituito a tale scopo nello stesso modo del primo.

**del 1978 relativo alla Convenzione internazionale del 1973
per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi**

Le Parti contraenti del presente Protocollo,

Riconoscendo il significativo contributo che può essere dato, dalla Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi, alla protezione dell'ambiente marino contro l'inquinamento da parte delle navi,

Riconoscendo altresì la necessità di migliorare ulteriormente la prevenzione ed il controllo dell'inquinamento marino da parte delle navi e in particolare delle navi petroliere,

Riconoscendo inoltre la necessità di integrare le Regole per la prevenzione dell'inquinamento da petrolio contenute nell'Annesso I della suddetta Convenzione il più presto e il più ampiamente possibile,

Essendo conscie però della necessità di rimandare l'applicazione dell'Annesso II della suddetta Convenzione fino a quando siano stati soddisfacentemente risolti certi problemi tecnici,

Considerando che questi obiettivi possono ottimamente essere raggiunti con la stipula di un Protocollo relativo alla Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi,

Hanno convenuto quanto segue:

Articolo I Obblighi generali

1. Le Parti contraenti del presente Protocollo si impegnano a dare effetto:
 - a) al presente Protocollo ed al suo Annesso¹⁾ allegato che ne costituisce parte integrante; e
 - b) alla Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi (da qui in avanti indicata come «la Convenzione») con le modifiche e le aggiunte stabilite nel presente Protocollo.
2. Le disposizioni della Convenzione e del presente Protocollo devono essere lette e interpretate come un unico strumento.
3. Qualsiasi riferimento al presente Protocollo costituisce al tempo stesso riferimento anche al suo Annesso.

¹⁾ Dal testo originale francese.

²⁾ Il testo di tale Annesso non è pubblicato sul Foglio federale. Estratti possono essere ottenuti presso l'Ufficio centrale federale degli stampati e del materiale, 3000 Berna.

Articolo II Applicazione dell'Annesso II della Convenzione

1. Nonostante le disposizioni dell'articolo 14 paragrafo 1 della Convenzione, le Parti contraenti del presente Protocollo convengono di non essere tenute ad applicare le disposizioni dell'Annesso II della Convenzione per un periodo di 3 anni dalla data di entrata in vigore del presente Protocollo o per un periodo più lungo quale può essere deciso da una maggioranza di 2/3 delle Parti contraenti del presente Protocollo nel Comitato per la protezione dell'ambiente marino (da qui in avanti indicato come «il Comitato») dell'I.M.C.O. (da qui in avanti indicata come «l'Organizzazione»).

2. Durante il periodo specificato al punto 1 del presente articolo, le Parti contraenti del presente Protocollo non saranno soggette ad alcun obbligo né avranno diritto di pretendere alcun privilegio, secondo la Convenzione, relativo agli argomenti di cui all'Annesso II della Convenzione, ed ogni riferimento alle Parti che si trovi nella Convenzione non comprenderà le Parti contraenti del presente Protocollo per quanto riguarda gli argomenti relativi al suddetto Annesso.

Articolo III Comunicazione di informazioni

Il testo dell'articolo II capoverso 1 lettera b) della Convenzione viene sostituito dal seguente:

- b) un elenco degli ispettori nominati o delle organizzazioni riconosciute che sono autorizzati ad agire per loro conto nella trattazione delle questioni relative al progetto, alla costruzione, all'equipaggiamento ed alla conduzione delle navi che trasportano sostanze pericolose secondo le disposizioni delle Norme, da far circolare tra le Parti per informazione dei loro funzionari. L'Amministrazione dovrà perciò notificare all'Organizzazione le responsabilità e le condizioni specifiche delle autorizzazioni date agli ispettori nominati od alle organizzazioni riconosciute.

Articolo IV Firma, ratifica, accettazione, approvazione e adesione

1. Il presente Protocollo sarà aperto presso la sede dell'Organizzazione, per la firma, dal 1° giugno 1978 al 1° maggio 1979 e rimarrà indi aperto per l'adesione. Gli Stati possono divenire Parti contraenti del presente Protocollo mediante:

- a) firma senza riserva per ratifica, accettazione o approvazione; oppure
- b) firma soggetta a ratifica, accettazione o approvazione, seguita da ratifica, accettazione o approvazione; oppure
- c) adesione.

2. Ratifica, accettazione, approvazione o adesione saranno effettuate mediante deposito di uno strumento a tale effetto presso la Segreteria generale dell'Organizzazione.

Articolo V Entrata in vigore

1. Il presente Protocollo entrerà in vigore 12 mesi dopo la data alla quale almeno 15 Stati, la cui flotta mercantile complessiva costituisca almeno il cinquanta per cento del tonnellaggio di stazza lorda della flotta mercantile mondiale, ne siano divenuti Parti secondo l'articolo IV di esso.
2. Qualsiasi strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione depositato dopo la data di entrata in vigore del presente Protocollo avrà effetto 3 mesi dopo la data del suo deposito.
3. Dopo la data in cui una modifica al presente Protocollo sarà considerata accettata in base all'articolo 16 della Convenzione, qualsiasi strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione depositato si riferirà al presente Protocollo quale modificato.

Articolo VI Modifiche

Le procedure indicate nell'articolo 16 della Convenzione circa le modifiche agli articoli, ad un Annesso e ad una Appendice ad un Annesso della Convenzione si applicheranno rispettivamente alle modifiche agli articoli, all'Annesso e ad un'Appendice all'Annesso del presente Protocollo.

Articolo VII Denuncia

1. Il presente Protocollo può essere denunciato da qualsiasi Parte contraente del presente Protocollo in qualsiasi data dopo trascorsi 5 anni dalla data in cui il Protocollo è entrato in vigore per quella Parte.
2. La denuncia deve avvenire mediante deposito di uno strumento di denuncia presso la Segreteria dell'Organizzazione.
3. Una denuncia avrà effetto 12 mesi dopo il ricevimento della notifica da parte della Segreteria generale dell'Organizzazione o dopo il termine di qualsiasi altro periodo più lungo eventualmente indicato nella notifica.

Articolo VIII Depositario

1. Il presente Protocollo sarà depositato presso la Segreteria generale dell'Organizzazione (da qui in avanti indicata come «il Depositario»).
2. Il Depositario deve:
 - a) informare tutti gli Stati che hanno firmato il presente Protocollo o che vi hanno aderito su:
 - i) ogni nuova firma o nuovo deposito di uno strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione, insieme con la relativa data;
 - ii) data di entrata in vigore del presente Protocollo;
 - iii) deposito di ogni strumento di denuncia del presente Protocollo insieme con la data in cui esso è stato ricevuto e la data alla quale la denuncia ha effetto;

iv) ogni decisione presa secondo l'articolo II paragrafo 1 del presente Protocollo;

b) trasmettere copie autentiche legalizzate del presente Protocollo a tutti gli Stati che hanno firmato il presente Protocollo o vi hanno aderito.

3. Appena il presente Protocollo entrerà in vigore, una copia autentica legalizzata di esso sarà trasmessa dal Depositario al Segretariato delle Nazioni Unite per registrazione e pubblicazione secondo l'articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite.

Articolo IX Lingue

Il presente Protocollo viene redatto in originale unico nelle lingue inglese, francese, russa e spagnola, ogni testo essendo ugualmente autentico. Saranno preparate, e depositate con l'originale firmato, traduzioni ufficiali nelle lingue araba, tedesca, italiana e giapponese.

In fede di che, i sottoscritti, debitamente a ciò autorizzati dai rispettivi governi, hanno firmato il presente Protocollo.

Fatto a Londra il 7 febbraio 1978.

(Seguono le firme)

**Emendamento della Convenzione
del 29 dicembre 1972²⁾
sulla prevenzione dell'inquinamento marino causato
dallo scarico di rifiuti ed altre materie**

Vengono riportati qui di seguito gli emendamenti adottati dalla terza Riunione consultiva a maggioranza dei due terzi delle Parti contraenti presenti in conformità all'articolo XV della Convenzione:

L'articolo XI della Convenzione è sostituito dal seguente testo:

«Ogni controversia tra due o più Parti contraenti relativa all'interpretazione o all'applicazione della presente Convenzione, che non si sia potuta risolvere per mezzo di negoziati o per altre vie, viene sottoposta alla Corte internazionale di giustizia di comune accordo fra le Parti alla controversia, o ad arbitrato su richiesta di una di esse. A meno che le Parti alla controversia non dispongano altrimenti, la procedura di arbitrato viene condotta in conformità alle disposizioni dell'Appendice alla presente Convenzione».

La lettera a) del paragrafo 4) dell'articolo XIV è sostituita dal seguente testo:

«a) sottoporre a revisione la presente Convenzione, i suoi Allegati e la sua Appendice ed adottare emendamenti in conformità alle disposizioni dell'articolo XV».

La prima frase della lettera a) del paragrafo 1) dell'articolo XV è sostituita dal seguente testo:

«Nelle riunioni delle Parti contraenti convocate in virtù delle disposizioni dell'articolo XIV, gli emendamenti alla presente Convenzione ed alla sua Appendice vengono adottati a maggioranza dei due terzi delle Parti presenti».

L'Appendice di cui all'articolo XI, modificato come sopra, è riprodotta qui di seguito:

¹⁾ Dal testo originale francese.

²⁾ RS 0.814.287

Allegato

Articolo 1

1. Su istanza presentata da una Parte contraente ad un'altra Parte contraente, in applicazione dell'articolo XI della Convenzione, viene costituito un tribunale arbitrale (qui di seguito chiamato il «tribunale»). L'istanza di arbitrato contiene l'oggetto della richiesta nonché qualsiasi documento giustificativo a sostegno del caso esposto.
2. La Parte richiedente informa il Segretario generale della Organizzazione:
 - i) della sua richiesta di arbitrato;
 - ii) delle disposizioni della Convenzione la cui interpretazione o applicazione danno luogo, a suo avviso, alla controversia.
3. Il Segretario generale trasmette tali informazioni a tutte le Parti contraenti.

Articolo 2

1. Il tribunale è composto da un solo arbitro, se così viene deciso dalle Parti alla controversia entro un termine di trenta giorni dalla data del ricevimento dell'istanza di arbitrato.
2. In caso di decesso, di incapacità o di assenza dell'arbitro, le Parti alla controversia possono designare un sostituto entro un termine di trenta giorni dal decesso, dall'incapacità o dall'assenza.

Articolo 3

1. Se le Parti ad una controversia non sono d'accordo su un tribunale composto alle condizioni previste dall'articolo 2 della presente Appendice, il tribunale viene allora composto da tre membri:
 - i) un arbitro nominato da ciascuna delle Parti alla controversia; e
 - ii) un terzo arbitro, designato di comune accordo dai primi due, che assume la presidenza del tribunale.
2. Se il presidente del tribunale non viene designato entro un termine di trenta giorni dalla designazione del secondo arbitro, le parti alla controversia sottopongono al Segretario generale dell'Organizzazione, entro un nuovo termine di trenta giorni, su richiesta di una delle Parti, un elenco di persone qualificate stabilito di comune accordo. Il Segretario generale sceglie il più presto possibile il presidente nell'ambito di detto elenco. Non può scegliere un presidente che sia stato o che sia della nazionalità di una delle Parti alla controversia, se non con l'accordo dell'altra Parte.
3. Se una delle Parti ad una controversia non ha provveduto, entro un termine di sessanta giorni dal ricevimento dell'istanza di arbitrato, alla designazione di un arbitro che gli spetta conformemente alla lettera i) del paragrafo 1) del presente articolo, l'altra Parte può chiedere di sottoporre al Segretario generale

dell'Organizzazione, entro un termine di trenta giorni, un elenco di persone qualificate stabilito di comune accordo. Il Segretario generale sceglie al più presto il presidente del tribunale nell'ambito di tale elenco. Il presidente chiede allora alla Parte che non ha designato l'arbitro di provvedervi. Se tale Parte non designa un arbitro entro quindici giorni dalla suddetta richiesta, il Segretario generale, su richiesta del Presidente, sceglie l'arbitro nell'ambito dell'elenco di persone qualificate stabilito di comune accordo.

4. In caso di decesso, di incapacità o di assenza di un arbitro, la Parte alla controversia, che lo ha designato, designa il suo sostituto entro un termine di trenta giorni dal decesso, dall'incapacità o dall'assenza. Se non lo fa, la procedura prosegue con i rimanenti arbitri. In caso di decesso, di incapacità o di assenza del presidente, il suo sostituto viene designato alle condizioni previste dalla lettera ii) del paragrafo 1 e dal paragrafo 2 del presente articolo, entro novanta giorni dal decesso, dall'incapacità o dall'assenza.

5. Il Segretario generale dell'Organizzazione dispone di un elenco di arbitri composto da persone qualificate designate dalle Parti contraenti. Ciascuna Parte contraente può designare quattro persone, che non hanno necessariamente la sua nazionalità, da includere nell'elenco. Se le Parti alla controversia non sottopongono al Segretario generale entro i termini prescritti un elenco di persone qualificate stabilito di comune accordo in virtù delle disposizioni dei paragrafi 2, 3 e 4 del presente articolo, il Segretario generale sceglie, nell'ambito dell'elenco in suo possesso, l'arbitro o gli arbitri non designati.

Articolo 4

Il tribunale può conoscere e decidere su richieste riconvenzionali direttamente legate all'oggetto della controversia.

Articolo 5

Ciascuna Parte alla controversia si assume le spese sostenute per la preparazione della propria pratica. La spesa per il compenso dei membri del tribunale nonché tutte le spese generali dovute all'arbitrato vengono divise in eguale misura tra le Parti alla controversia. Il tribunale registra tutte le spese sostenute e ne fornisce un dettagliato rendiconto finale alle Parti.

Articolo 6

Ogni parte contraente di cui sia in causa un interesse di ordine giuridico può, dopo aver avvertito per iscritto le Parti alla controversia che hanno avviato detta procedura, intervenire nella procedura di arbitrato, con l'accordo del tribunale ed a proprie spese. Ogni Parte che intervenga in tal senso può presentare prove, documenti o far conoscere oralmente le proprie argomentazioni sulle questioni che danno luogo all'intervento, in conformità alle procedure stabilite in applicazione dell'articolo 7 della presente appendice, ma non le viene conferito alcun diritto riguardo alla composizione del tribunale.

Articolo 7

Il tribunale costituito ai sensi della presente appendice fissa le proprie norme di procedura.

Articolo 8

1. Ad eccezione dei casi in cui il tribunale è composto da un solo arbitro, le decisioni del tribunale, sia sulla propria procedura che sul luogo delle sue riunioni, nonché su tutte le questioni legate alla controversia ad esso sottoposta, vengono prese a maggioranza dei voti dei propri membri. Tuttavia, l'assenza o l'astensione di un membro del tribunale designato da una delle Parti alla controversia non impedisce al tribunale di deliberare. In caso di parità dei voti, il voto del presidente è determinante.

2. Le Parti alla controversia faciliteranno i lavori del tribunale; a tale scopo, in conformità alla loro legislazione ed usando tutti i mezzi a loro disposizione, le Parti:

- i) forniranno al tribunale tutti i documenti e le informazioni utili;
- ii) daranno al tribunale la possibilità di entrare nei loro territori, di ascoltare i testimoni o esperti e di esaminare i luoghi.

3. Il fatto che una Parte alla controversia non si conformi alle disposizioni del paragrafo 2 del presente articolo non impedisce al tribunale di deliberare o di emettere la propria sentenza.

Articolo 9

1. Il tribunale emette la sentenze entro un termine di cinque mesi dalla data della propria costituzione, a meno che non giudichi necessario prorogare tale termine per un periodo massimo non superiore a cinque mesi. La sentenza del tribunale è motivata. Essa è definitiva e senza possibilità di appello e viene comunicata al Segretario generale dell'Organizzazione che ne informa le Parti contraenti. Le Parti alla controversia debbono conformarvisi immediatamente.

Convenzione internazionale sull'intervento in alto mare in caso di sinistri che causino o possano causare inquinamento da idrocarburi

Gli Stati parti della presente Convenzione, consci della necessità di proteggere gli interessi delle loro popolazioni dalle gravi conseguenze di sinistri marittimi, comportanti il rischio di inquinamento del mare e del litorale da idrocarburi, Convinti che in tali circostanze per proteggere i detti interessi potrebbe rendersi necessaria l'adozione di eccezionali misure in alto mare e che dette misure non pregiudicherebbero in alcun modo il principio della libertà dell'alto mare, Hanno convenuto quanto segue:

Articolo I

1. Gli Stati parti della presente Convenzione possono adottare, in alto mare, le misure che sono necessarie a prevenire, attenuare o eliminare i gravi ed imminenti rischi che possono derivare ai loro litorali o interessi connessi dall'inquinamento delle acque di mare da idrocarburi in seguito ad un sinistro marittimo o a fatti connessi a tale sinistro, che appaiano suscettibili di avere gravi e dannose conseguenze.
2. Tuttavia, nessuna delle misure adottate in base alla presente Convenzione sarà presa nei confronti di navi da guerra od altri bastimenti appartenenti ad uno Stato o da esso gestiti e adibiti esclusivamente, all'epoca del sinistro, ad uso governativo e non commerciale.

Articolo II

Ai fini della presente Convenzione:

1. l'espressione «sinistro marittimo» sta ad indicare una collisione tra navi, un incaglio od altro incidente di navigazione od altro evento a bordo della nave o all'esterno di essa che avrebbe per conseguenza sia danni materiali, che una minaccia immediata di danni materiali per la nave o il suo carico;
2. il termine «nave» sta ad indicare:
 - a) qualsiasi tipo di bastimento che viaggi sul mare, e
 - b) qualsiasi apparecchio galleggiante, ad eccezione delle installazioni o di altri dispositivi utilizzati per l'esplorazione del fondo marino, degli oceani e del loro sottosuolo o per lo sfruttamento delle loro risorse;

¹⁾ Dal testo originale francese.

3. il termine «idrocarburi» indica il petrolio grezzo, la nafta, il gasolio e l'olio lubrificante;
4. l'espressione «interessi connessi» indica gli interessi di uno Stato rivierasco direttamente lesi o minacciati dall'incidente marittimo e riguardanti in particolare:
 - a) le attività marittime costiere, portuali o di estuario, ivi comprese le attività di pesca, costituenti un mezzo essenziale di sussistenza per le persone interessate;
 - b) le attrazioni turistiche della regione considerata;
 - c) la salute delle popolazioni rivierasche ed il benessere della regione considerata, ivi compresa la conservazione delle risorse biologiche marine, della fauna e della flora;
5. il termine «Organizzazione» indica l'Organizzazione intergovernativa di consultazione per la navigazione marittima.

Articolo III

Il diritto di uno Stato rivierasco di adottare provvedimenti, in conformità dell'articolo I, viene esercitato alle seguenti condizioni:

- a) prima di adottare i provvedimenti, uno Stato rivierasco consulta gli altri Stati interessati dal sinistro marittimo, in particolare lo Stato o gli Stati di bandiera;
- b) lo Stato rivierasco notifica senza indugio le misure previste alle persone fisiche o giuridiche note allo Stato rivierasco o segnalate ad esso nel corso delle consultazioni come aventi degli interessi che potrebbero verosimilmente essere compromessi o lesi da tali misure. Lo Stato rivierasco prende in considerazione le proposte che dette persone possono sottoporgli;
- c) prima di adottare dei provvedimenti lo Stato rivierasco può procedere alla consultazione di esperti indipendenti da scegliere su di una lista che sarà tenuta aggiornata dall'Organizzazione;
- d) nei casi di urgenza che richiedono l'adozione di provvedimenti immediati, lo Stato rivierasco può adottare le misure che siano rese necessarie dall'urgenza senza notifiche o consultazioni preliminari o senza proseguire le consultazioni in corso;
- e) lo Stato rivierasco, prima di adottare tali misure e nel corso della loro esecuzione, si adopera nel modo migliore per evitare ogni rischio per le vite umane, nonché ad apportare alle persone in pericolo, il più rapidamente possibile, tutto l'aiuto di cui possono avere bisogno, e a non ostacolare ed a facilitare, se del caso, il rimpatrio degli equipaggi delle navi;
- f) le misure adottate in applicazione dell'articolo I devono essere notificate senza indugio agli Stati ed alle persone fisiche o giuridiche interessate di cui si sia a conoscenza, nonché al Segretario generale dell'Organizzazione.

Articolo IV

1. La lista di esperti di cui all'articolo III della presente Convenzione sarà redatta ed aggiornata a cura dell'Organizzazione e questa dovrà stabilirne disposizioni, ivi compresa la fissazione delle qualifiche necessarie.
2. Gli Stati membri dell'Organizzazione e le Parti della presente Convenzione possono fornire i nominativi necessari per preparare la lista. Gli esperti sono pagati dagli Stati che li interpellano in base ai servizi resi.

Articolo V

1. Le misure adottate dagli Stati rivieraschi in base all'articolo I saranno proporzionate ai danni subiti o minacciati.
2. Tali misure non devono superare quelle ritenute ragionevolmente necessarie per raggiungere gli scopi indicati all'articolo I e cesseranno non appena tali scopi saranno stati raggiunti; esse non devono, ove non sia assolutamente necessario, interferire con i diritti e gli interessi dello Stato di bandiera, di Stati terzi o di qualsiasi altra persona fisica o giuridica interessata.
3. Per valutare se le misure siano proporzionate al danno, si dovrà tener conto:
 - a) della portata e delle probabilità di danni imminenti, ove tali misure non siano adottate;
 - b) della probabile efficacia di tali misure; e
 - c) dell'estensione dei danni che possono essere causati da tali misure.

Articolo VI

Ogni Parte della presente Convenzione che abbia adottato delle misure contrattanti con le disposizioni della presente Convenzione, che abbiano prodotto dei danni a terzi, è tenuta a pagare un indennizzo per i danni causati da misure che vadano al di là di quelle che sono ragionevolmente necessarie per raggiungere gli scopi di cui all'articolo I.

Articolo VII

Salvo esplicita disposizione contraria, nulla nella presente Convenzione potrà modificare un obbligo né pregiudicare un diritto, privilegio o immunità altrimenti previsti, né privare alcuna delle Parti o qualsiasi persona fisica o giuridica interessata di ogni ricorso di cui potrebbe altrimenti disporre.

Articolo VIII

1. Qualsiasi controversia fra le Parti, che sorga dalla possibilità che le misure adottate in base all'articolo I possono essere in contrasto con le disposizioni della presente Convenzione, o da eventuali risarcimenti da pagarsi in base all'articolo VI, o dall'ammontare di tali indennizzi e che non sia stata definita da negoziati fra le Parti interessate o fra la Parte che ha adottato le misure

e le persone fisiche o giuridiche che chiedono il risarcimento, se le Parti non decidono altrimenti, sarà sottoposta, su richiesta di una qualunque delle Parti interessate, alla conciliazione o qualora questa non riesca, all'arbitrato, alle condizioni previste dall'Allegato alla presente Convenzione.

2. La Parte che ha adottato le misure non ha il diritto di respingere una richiesta di conciliazione o di arbitrato che sia stata presentata in base al precedente paragrafo, per il solo motivo che i ricorsi davanti ai propri tribunali offerti dalla propria legislazione nazionale non sono stati tutti esauriti.

Articolo IX

1. La presente Convenzione è aperta alla firma sino al 31 dicembre 1970 e resta poi aperta all'adesione.

2. Gli Stati membri dell'Organizzazione delle Nazioni Unite, di una qualsiasi delle sue istituzioni specializzate o dell'Ente internazionale per l'energia atomica o parti dello Statuto della Corte Internazionale di Giustizia, possono divenire parti della presente Convenzione mediante:

- a) firma senza riserva di ratifica, accettazione o approvazione;
- b) firma con riserva di ratifica, accettazione o approvazione, seguita da ratifica, accettazione o approvazione; o
- c) adesione.

Articolo X

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

2. Ogni strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione che sia stato depositato dopo l'entrata in vigore di un emendamento alla presente Convenzione nei confronti di tutti gli Stati già parti della Convenzione o dopo l'adempiimento di tutte le formalità richieste per l'entrata in vigore dell'emendamento nei riguardi dei detti Stati, si intende applicabile alla Convenzione modificata dall'emendamento.

Articolo XI

1. La presente Convenzione entra in vigore il novantesimo giorno dalla data in cui i Governi di quindici Stati l'abbiano firmata senza riserva di ratifica, di accettazione o di approvazione o abbiano depositato uno strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione presso il Segretario generale dell'Organizzazione.

2. Per ogni Stato che ratifichi, accetti o approvi la Convenzione o vi aderisca successivamente, essa entra in vigore il novantesimo giorno dopo il deposito dell'apposito strumento.

Articolo XII

1. La presente Convenzione può essere denunciata da ogni Parte in qualsiasi momento a partire dalla data in cui la Convenzione sia entrata in vigore nei confronti di tale Stato.
2. La denuncia si effettua mediante il deposito di uno strumento presso il Segretario generale dell'Organizzazione.
3. La denuncia prenderà effetto un anno dopo la data del deposito dello strumento presso il Segretario generale dell'Organizzazione o allo spirare di ogni periodo di tempo più lungo che sia indicato in detto strumento.

Articolo XIII

1. L'Organizzazione delle Nazioni Unite, quando assume la responsabilità dell'amministrazione di un territorio, od ogni Stato parte della presente Convenzione che curi le relazioni internazionali di un territorio, consulterà, il più presto possibile, le autorità di tale territorio o adotterà i provvedimenti necessari per estendere ad esso l'applicazione della presente Convenzione e potrà in ogni momento, mediante notifica scritta indirizzata al Segretario generale dell'Organizzazione, fare conoscere che tale estensione ha avuto luogo.
2. L'applicazione della presente Convenzione viene estesa al territorio indicato nella notifica a partire dalla data del ricevimento di quest'ultima o da ogni altra data che verrà indicata.
3. L'Organizzazione delle Nazioni Unite, od ogni Parte che abbia fatto una dichiarazione in base al primo paragrafo del presente articolo, potrà in ogni momento successivo alla data in cui è stata così estesa l'applicazione della Convenzione ad un territorio, far conoscere mediante notifica scritta indirizzata al Segretario generale dell'Organizzazione, che la presente Convenzione cessa di applicarsi al territorio indicato nella notifica.
4. La presente Convenzione cessa di applicarsi al territorio indicato nella notifica un anno dopo la data del ricevimento di quest'ultima da parte del Segretario generale dell'Organizzazione o allo spirare di ogni altro periodo più lungo indicato nella notifica stessa.

Articolo XIV

1. L'Organizzazione potrà indire una Conferenza avente lo scopo di revisionare o emendare la presente Convenzione.
2. L'Organizzazione indirà una Conferenza degli Stati parti della presente Convenzione avente lo scopo di revisionare o emendare la presente Convenzione su domanda di almeno un terzo delle Parti.

Articolo XV

1. La presente Convenzione sarà depositata presso gli Archivi del Segretario generale dell'Organizzazione.
2. Il Segretario generale dell'Organizzazione:
 - a) informerà tutti gli Stati che abbiano firmato la Convenzione o vi abbiano aderito:
 - i) di ogni nuova firma o nuovo deposito di uno strumento nonché della data in cui tale firma o tale deposito hanno avuto luogo;
 - ii) di ogni deposito di uno strumento di denuncia della presente Convenzione e della data in cui detto deposito è avvenuto;
 - iii) dell'estensione della presente Convenzione ad ogni territorio in base al paragrafo 1 dell'articolo XIII, nonché della cessazione di ogni estensione di cui sopra in base al paragrafo 4 dello stesso articolo, indicando in ogni caso la data in cui abbia a cessare o si preveda la cessazione dell'estensione della presente Convenzione;
 - b) trasmetterà copie conformi della presente Convenzione a tutti gli Stati della Convenzione nonché a tutti gli Stati aderenti.

Articolo XVI

Non appena la presente Convenzione sarà entrata in vigore, il Segretario generale dell'Organizzazione ne trasmetterà il testo al Segretario delle Nazioni Unite per la realizzazione e la pubblicazione ai sensi dell'articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite.

Articolo XVII

La presente Convenzione viene redatta in un unico esemplare in lingua francese ed inglese, entrambi i testi facenti ugualmente fede. Verranno inoltre approntate traduzioni ufficiali nelle lingue russa e spagnola che verranno depositate con l'originale firmato.

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

Fatto a Bruxelles, il 29 novembre 1969.

(Seguono le firme)

Allegato

Capitolo I Conciliazione

Articolo 1

A meno che le Parti interessate non convengano altrimenti, la procedura di conciliazione viene stabilita in conformità alle disposizioni del presente capitolo.

Articolo 2

1. Su richiesta di una delle Parti ad un'altra Parte, in applicazione dell'articolo VIII della Convenzione, viene costituita una Commissione di conciliazione.
2. L'istanza di conciliazione prodotta da una Parte deve contenere l'oggetto della richiesta e altresì tutti i documenti a sostegno di quanto esposto.
3. Qualora sia insorto un procedimento di conciliazione fra due Parti, ogni altra Parte i cui cittadini o beni siano stati danneggiati dalle misure previste, o che, nella propria qualità di Stato rivierasco, abbia adottato misure analoghe, può intervenire nel procedimento di conciliazione avvisandone per iscritto le Parti impegnate in detto procedimento, a meno che una di esse non vi si opponga.

Articolo 3

1. La Commissione di conciliazione si compone di tre membri: un membro nominato dallo Stato rivierasco che ha adottato le misure di intervento, un membro nominato dallo Stato i cui cittadini o beni siano stati danneggiati dalle predette misure, ed un terzo membro, designato di comune accordo dagli altri due, che assume la presidenza della Commissione.
2. Questi conciliatori sono scelti da una lista di persone, redatta in precedenza in base alla procedura fissata al seguente articolo 4.
3. Se entro un termine di 60 giorni a partire dalla data del ricevimento della domanda di conciliazione, la Parte alla quale questa è indirizzata non ha notificato all'altra Parte nella controversia la designazione del conciliatore che è tenuta ad effettuare, o se, entro un termine di 30 giorni a partire dalla nomina del secondo membro della Commissione designato dalle Parti, i due primi conciliatori non sono riusciti a nominare di comune accordo il Presidente della Commissione, il Segretario generale dell'Organizzazione provvede, su richiesta della Parte più diligente ed entro un termine di 30 giorni, alle nomine necessarie. I membri della Commissione così designati sono scelti dalla lista prevista al paragrafo precedente.
4. In nessun caso il Presidente della Commissione deve avere od avere avuto

la nazionalità di una delle Parti che hanno promosso il procedimento, qualunque sia il sistema adottato per la sua designazione.

Articolo 4

1. La lista di cui al precedente articolo 3 è costituita da persone qualificate, designate dalle Parti, e viene aggiornata dall'Organizzazione. Ogni Parte può designare quattro persone da includere nella lista che possono anche non essere necessariamente suoi cittadini. Le designazioni vengono fatte per periodi di sei anni rinnovabili.

2. In caso di decesso o di dimissioni di una persona che figuri sulla lista, la Parte che ha nominato la detta persona può designare un sostituto per il periodo restante del mandato.

Articolo 5

1. Salvo diverso accordo fra le Parti, la Commissione di conciliazione fissa il proprio regolamento interno, e, in ogni caso, le procedure devono essere quelle del contraddittorio. Per quanto attiene all'inchiesta, la Commissione, a meno che non decida altrimenti all'unanimità, si uniforma alle disposizioni contenute nel Titolo III della Convenzione dell'Aja del 18 ottobre 1907 per la composizione pacifica delle controversie internazionali.

2. Le Parti sono rappresentate presso la Commissione di conciliazione da agenti aventi il compito di servire da intermediari fra le Parti. Ogni Parte può, inoltre, farsi assistere da consiglieri e da esperti da lei nominati a tale scopo e chiedere che venga ascoltata ogni persona la cui testimonianza possa apparirle utile.

3. La Commissione ha la facoltà di chiedere spiegazioni ai consiglieri ed esperti delle Parti, nonché a chiunque essa ritenga utile convocare con il benestare del proprio Governo.

Articolo 6

A meno che le Parti non convengano altrimenti, le decisioni della Commissione di conciliazione sono adottate con la maggioranza dei voti e la Commissione non può pronunciarsi circa il merito della controversia se tutti i membri non sono presenti.

Articolo 7

Le Parti devono facilitare i lavori della Commissione di conciliazione; a tal fine, conformemente alla loro legislazione e facendo uso dei mezzi di cui dispongono le Parti:

- a) sono tenute a fornire alla Commissione tutti i documenti ed informazioni utili;
- b) sono tenute a porre la Commissione in grado di entrare nel loro territorio per ascoltare i testimoni o gli esperti e per compiere sopralluoghi.

Articolo 8

La Commissione di conciliazione ha il compito di chiarire i termini delle controversie, di raccogliere a tal fine ogni informazione utile, mediante indagini o altrimenti, e di sforzarsi di conciliare le Parti. Dopo aver studiato la questione, essa notifica alle Parti la raccomandazione che le appare appropriata e fissa loro un termine non superiore ai 90 giorni per manifestare la loro accettazione o il loro rigetto della detta raccomandazione.

Articolo 9

La raccomandazione deve essere motivata. Qualora essa non rifletta totalmente o in parte l'opinione unanime della Commissione, ogni conciliatore ha il diritto di far conoscere separatamente la propria opinione.

Articolo 10

Si riterrà la conciliazione fallita se, 90 giorni dopo la notifica della raccomandazione alle Parti, nessuna di loro ha notificato all'altra Parte la propria accettazione della raccomandazione. La conciliazione si riterrà del pari fallita, qualora la Commissione non abbia potuto essere costituita nei termini previsti al terzo paragrafo del precedente articolo 3, o salvo accordo contrario delle Parti se la Commissione non ha espresso la propria raccomandazione entro il termine di un anno a partire dalla data della designazione del Presidente della Commissione.

Articolo 11

1. Ciascun membro della Commissione riceve degli onorari il cui ammontare è fissato di comune accordo dalle Parti che vi contribuiranno in parti uguali.
2. Le spese generali causate dal funzionamento della Commissione sono ripartite nello stesso modo.

Articolo 12

Le Parti della controversia possono in ogni momento del procedimento di conciliazione decidere di comune accordo di ricorrere ad un'altra procedura per definire la controversia.

Capitolo II
Arbitrato**Articolo 13**

1. A meno che le Parti non decidano altrimenti, la procedura di arbitrato viene condotta conformemente alle disposizioni del precedente Capitolo.

2. In caso di fallimento della conciliazione, la richiesta di arbitrato deve essere presentata entro 180 giorni che seguono tale fallimento.

Articolo 14

Il tribunale arbitrale si compone di tre membri: un arbitro nominato dallo Stato rivierasco che ha adottato le misure di intervento, un arbitro nominato dallo Stato cui appartengono le persone o i beni danneggiati da tali misure, ed un altro arbitro che assume la presidenza del tribunale, designato di comune accordo dagli altri due.

Articolo 15

1. Se, allo spirare di un termine di 60 giorni a partire dalla designazione del secondo arbitro, il Presidente del tribunale non è stato ancora designato, il Segretario generale dell'Organizzazione, su richiesta della Parte più diligente, procede, entro un nuovo termine di 60 giorni, alla sua designazione, scegliendo il Presidente da una lista di persone qualificate, redatta in precedenza alle condizioni previste dal precedente articolo 4. Tale lista è separata sia dalla lista di esperti prevista all'articolo IV della Convenzione che dalla lista di conciliatori prevista al precedente articolo 4; la stessa persona può tuttavia figurare sia nella lista dei conciliatori che in quella degli arbitri. Una persona che avesse agito in qualità di conciliatore in una controversia non potrebbe tuttavia essere scelta quale arbitro per la stessa questione.

2. Se entro un termine di 60 giorni a partire dalla data di ricevimento della richiesta, una delle Parti non ha proceduto alla designazione di un membro del tribunale che è tenuta a compiere, l'altra Parte può informare direttamente il Segretario generale dell'Organizzazione che provvede alla designazione del Presidente del tribunale entro un termine di 60 giorni scegliendo dalla lista di cui al paragrafo I del presente articolo.

3. Il Presidente del Tribunale, dal momento della sua designazione, chiede alla Parte che non ha nominato l'arbitro di provvedere a nominarlo nella stessa forma e alle stesse condizioni. Ove essa non provveda alla designazione che le è in tal modo richiesta, il Presidente del Tribunale chiede al Segretario generale dell'Organizzazione di provvedere a tale designazione nella forma e alle condizioni previste al paragrafo precedente.

4. Il Presidente del Tribunale, qualora venga designato in base alle disposizioni del presente articolo, non deve avere od avere avuto la nazionalità di una delle Parti, a meno che non vi sia il consenso dell'altra Parte o delle altre Parti.

5. In caso di decesso o di assenza di un arbitro che doveva essere nominato da una Parte, questa designa il suo sostituto entro un termine di 60 giorni a partire dalla data del decesso o dell'assenza. In caso di mancata nomina da parte della predetta Parte, il procedimento verrà proseguito con gli arbitri restanti. In caso di decesso o di assenza del Presidente del Tribunale, il suo sostituto è designato alle condizioni previste al precedente articolo 14 o, in mancanza di

accordo fra i membri del tribunale nei 60 giorni che seguono il decesso o l'assenza, alle condizioni previste dal presente articolo.

Articolo 16

Ove sia stato iniziato un procedimento tra le due Parti, ogni altra Parte i cui cittadini o beni siano stati danneggiati dalle misure considerate, o che, nella sua qualità di Stato rivierasco, abbia adottato delle misure analoghe, può partecipare al procedimento di arbitrato avvertendo per iscritto le Parti che hanno promosso detto procedimento, a meno che una di esse non vi si opponga.

Articolo 17

Ogni tribunale arbitrale, costituito ai sensi del presente allegato, fissa le proprie norme di procedura.

Articolo 18

1. Le decisioni del tribunale, sia relative alla procedura che al luogo delle sue riunioni, sono adottate con la maggioranza dei voti dei suoi membri, e l'assenza o l'astensione di uno dei membri del tribunale della cui designazione le Parti erano responsabili, non sarà di ostacolo alla possibilità di raggiungere una decisione da parte del Tribunale. In caso di parità di voti, il voto del Presidente è decisivo.

2. Le Parti facilitano i lavori del tribunale; a tal fine, conformemente alla loro legislazione e facendo uso dei mezzi di cui dispongono, le Parti:

- a) forniscono al tribunale tutti i documenti e le informazioni utili;
- b) pongono il tribunale in grado di entrare nel loro territorio per ascoltare i testimoni o gli esperti.

3. L'assenza o la mancata comparizione in giudizio di una Parte non è di ostacolo al procedimento.

Articolo 19

1. La sentenza del tribunale sarà motivata. Essa sarà definitiva e inappellabile. Le Parti dovranno uniformarsi senza indugio.

2. Ogni controversia che potrebbe sorgere fra le Parti circa l'interpretazione o l'esecuzione della sentenza può essere sottoposta dalla Parte più diligente al giudizio del tribunale che l'ha pronunciata o, ove quest'ultimo non possa essere investito, verrà sottoposto al giudizio di un altro tribunale costituito a tale scopo allo stesso modo del primo.

Protocollo del 1973 sull'intervento in alto mare in caso di inquinamento da sostanze diverse dagli idrocarburi

Le Parti del presente Protocollo,

Essendo Parti della Convenzione internazionale sull'intervento in alto mare in caso di incidente che causa o che può causare un inquinamento da idrocarburi, fatta a Bruxelles il 29 novembre 1969,

Prendendo in considerazione la risoluzione sulla cooperazione internazionale in materia di inquinamento da sostanze diverse dagli idrocarburi adottata dalla Conferenza giuridica internazionale del 1969 sui danni dovuti all'inquinamento delle acque del mare,

Prendendo in considerazione anche il fatto che, conformemente a detta risoluzione, l'Organizzazione intergovernativa consultiva della navigazione marittima²⁾ ha intensificato, in collaborazione con tutte le altre organizzazioni internazionali interessate, i suoi lavori relativi ai diversi aspetti dell'inquinamento da sostanze diverse dagli idrocarburi,

Hanno convenuto quanto segue:

Articolo I

1. Le Parti del presente Protocollo possono adottare, in alto mare, le misure necessarie a prevenire, attenuare o eliminare i pericoli gravi ed imminenti che presentano, per le loro coste o per gli interessi connessi, l'inquinamento o una minaccia di inquinamento da sostanze diverse dagli idrocarburi conseguenti ad un sinistro marittimo o ad azioni connesse a tale sinistro, verosimilmente suscettibili di avere delle conseguenze dannose molto importanti.
2. «Le sostanze diverse dagli idrocarburi» di cui al paragrafo 1 sono:
 - a) le sostanze elencate in una lista che sarà stabilita da un organo competente designato dall'Organizzazione e sarà allegato al presente Protocollo, e
 - b) le altre sostanze suscettibili di mettere in pericolo la salute umana, di nuocere alle risorse viventi e alla vita marina, di danneggiare le attrattive o di ostacolare qualunque altra utilizzazione legittima del mare.
3. Ogni volta che una Parte interviene per adottare delle misure riguardo ad una sostanza elencata al paragrafo 2 lettera b), detta Parte avrà il compito di

¹⁾ Dal testo originale francese.

²⁾ La denominazione di tale Organizzazione è dal 22 maggio 1982 «Organizzazione Marittima Internazionale».

stabilire che tale sostanza, nelle circostanze esistenti al momento dell'intervento, potrebbe ragionevolmente creare un pericolo grave ed imminente analogo a quello creato da una qualunque delle sostanze elencate nella lista menzionata al paragrafo 2 lettera a) di cui sopra.

Articolo II

1. Le disposizioni dell'articolo I paragrafo 2 e degli articoli da II a VIII della Convenzione internazionale sull'intervento in alto mare in caso di incidente che provoca o può provocare un inquinamento da idrocarburi, 1969, nonché le disposizioni dell'Allegato della Convenzione stessa, che si riferiscono agli idrocarburi, si applicano alle sostanze previste all'articolo I del presente Protocollo.

2. Ai fini del presente Protocollo, la lista di esperti di cui all'articolo III paragrafo c) e all'articolo IV della Convenzione deve essere estesa al fine di includere gli esperti qualificati a fornire pareri sulle sostanze diverse dagli idrocarburi. Gli Stati membri dell'Organizzazione e le Parti al presente Protocollo possono sottoporre dei nomi per la compilazione della lista.

Articolo III

1. La lista di cui al paragrafo 2 comma a) dell'articolo I viene aggiornata dall'organo competente designato dall'Organizzazione.

2. Qualunque emendamento che una Parte al presente Protocollo propone di apportare alla lista viene sottoposto all'Organizzazione che lo comunica a tutti i membri dell'Organizzazione e a tutte le Parti al presente Protocollo almeno tre mesi prima del suo esame da parte dell'Organizzazione competente.

3. Le Parti del presente Protocollo, siano o no membri dell'Organizzazione, sono ammesse a partecipare alle procedure dell'organo competente.

4. Gli emendamenti sono adottati alla maggioranza dei due terzi delle sole Parti del presente Protocollo, presenti e votanti.

5. Ogni emendamento adottato in base al precedente paragrafo 4 viene comunicato dall'Organizzazione a tutte le Parti del presente Protocollo per l'accettazione.

6. Un emendamento viene ritenuto accettato sei mesi dopo che è stato così comunicato, a meno che, durante tale periodo, almeno un terzo delle Parti del Protocollo non rivolga all'Organizzazione un'obiezione a tale emendamento.

7. Tre mesi dopo la data della sua accettazione, conformemente al precedente paragrafo 6, un emendamento entra in vigore per tutte le Parti del presente Protocollo, ad eccezione di quelle che hanno fatto, prima di tale data, una dichiarazione ai sensi della quale non accettano il detto emendamento.

Articolo IV

1. Il presente Protocollo è aperto alla firma degli Stati che hanno firmato la Convenzione di cui all'articolo II o che vi abbiano aderito, nonché di tutti gli Stati invitati a farsi rappresentare alla Conferenza internazionale del 1973 sull'inquinamento dei mari. Il Protocollo resta aperto alla firma a partire dal 15 gennaio 1974 sino al 31 dicembre 1974 presso la sede dell'Organizzazione.
2. Fatte salve le disposizioni del paragrafo 4 del presente articolo, il presente Protocollo viene sottoposto alla ratifica, all'accettazione o all'approvazione degli Stati che l'hanno firmato.
3. Fatte salve le disposizioni del paragrafo 4, gli Stati che non hanno firmato il presente Protocollo possono aderirvi.
4. Solo gli Stati che abbiano ratificato, accettato o approvato la Convenzione di cui all'articolo II o che vi abbiano aderito, possono ratificare, accettare o approvare il presente Protocollo o aderire ad esso.

Articolo V

1. La ratifica, l'accettazione, l'approvazione o l'adesione si effettuano mediante il deposito di uno strumento in buona e debita forma presso il Segretario generale dell'Organizzazione.
2. Ogni Strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione, depositato dopo l'entrata in vigore di un emendamento del presente Protocollo nei confronti di tutte le Parti esistenti o dopo l'adempimento di tutte le procedure richieste per l'entrata in vigore dell'emendamento nei confronti delle dette Parti, è ritenuto applicabile al Protocollo modificato dall'emendamento.

Articolo VI

1. Il presente Protocollo entra in vigore novanta giorni dopo la data in cui quindici Stati abbiano depositato uno strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione presso il Segretario generale dell'Organizzazione, a condizione tuttavia che il presente Protocollo non entri in vigore prima dell'entrata in vigore della Convenzione di cui all'articolo II.
2. Per ciascuno degli Stati che ratifichino, accettino, approvino il presente Protocollo o vi aderiscano successivamente, esso entra in vigore novanta giorni dopo il deposito dello strumento appropriato da parte di tale Stato.

Articolo VII

1. Il presente Protocollo può essere denunciato da una qualsiasi delle Parti in ogni momento, a partire dalla data in cui il presente Protocollo entra in vigore nei confronti di tale Parte.
2. La denuncia si effettua mediante il deposito di uno strumento a tale scopo presso il Segretario generale dell'Organizzazione.

3. La denuncia ha effetto un anno dopo la data del deposito del relativo strumento presso il Segretario generale dell'Organizzazione o allo spirare di ogni periodo più lungo che potrà essere specificato in tale strumento.

4. Ogni denuncia della Convenzione di cui all'articolo II da parte di una Parte costituisce una denuncia del presente Protocollo da parte di tale Parte. Tale denuncia acquista efficacia alla data in cui la denuncia della Convenzione acquista essa stessa efficacia in conformità del paragrafo 3 dell'articolo XII della detta Convenzione.

Articolo VIII

1. L'Organizzazione può indire una Conferenza avente lo scopo di rivedere o di emendare il presente Protocollo.

2. A richiesta di almeno un terzo delle Parti, l'Organizzazione indice una Conferenza delle Parti del presente Protocollo avente lo scopo di rivedere o di emendare il presente Protocollo.

Articolo IX

1. Il presente Protocollo verrà depositato presso il Segretario generale dell'Organizzazione.

2. Segretario generale dell'Organizzazione:

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

i) di ogni nuova firma o deposito di un nuovo strumento nonché della data in cui tale firma o tale deposito hanno avuto luogo;

ii) della data di entrata in vigore del presente Protocollo;

iii) di ogni deposito di strumento che denunci il presente Protocollo nonché della data in cui detta denuncia acquista efficacia;

iv) di ogni emendamento del presente Protocollo o del suo Allegato nonché di ogni obiezione o di ogni dichiarazione in base alle quali il detto emendamento non viene accettato;

b7 trasmette delle copie certificate conformi del presente Protocollo a tutti gli Stati firmatari del Protocollo e a tutti gli Stati che vi aderiscono.

Articolo X

All'entrata in vigore del presente Protocollo, il Segretario generale dell'Organizzazione ne trasmette copia certificata conforme al Segretario generale delle Nazioni Unite al fine della registrazione e della pubblicazione conformemente all'Articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite.

Articolo XI

Il presente Protocollo viene redatto in un unico esemplare in lingua inglese, francese, russa, e spagnola, i quattro testi facenti ugualmente fede.

Inquinamento da sostanze diverse dagli idrocarburi

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

Fatto a Londra il 2 novembre 1973.

(Seguono le firme)

Cocculus (solido)
 Composti di rame
 Cresoli
 Cuprietilendiammina
 Composti del cianuro
 Bromuro di cianogeno
 Cloruro di cianogeno
 DDT
 Dicloroaniline
 Diclorobenzeni
 Dieldrin
 Dimethoate (cygon)
 Dimetilammina (soluzione acquosa)
 Dinitroaniline
 4,6-Dinitroortocresolo
 Dinitrofenoli
 Endosulphan (Thiodan)
 Endrin
 Epicloridrina
 Bromoacetato di etile
 Cloridrina etilenica (2 cloroetano)
 Dicloroetilene
 Etilparathion
 Fentin-acetato (secco)
 Acido fluosilicico
 Eptacloro
 Esaclorobenzene
 Esaetil-tetrafosfato
 Acido cianidrico
 Acido fluoridrico
 (soluzione al 40%)
 isoprene
 Composti di piombo
 Lindano (γ esano, BHC)
 Melathion
 Composti di mercurio
 Alcool metilico
 Cloruro di metilene
 Melasse
 Naftalene (liquefatta)
 Naftil-tiourea
 Acido nitrico (soluzione al 90%)
 Acido solforico fumante (oleum)
 Parathion
 Paraquat
 Fenolo
 Acido fosforico
 Fosforo (elementare)
 Bifenili polialogenati

Pentaclorofenato di sodio (soluzione)
 Stirene monomero
 Toluene
 Diisocianato di toluene
 Toxaphene
 Tritolilfosfato (2-4-5-T)

3. Sostanze liquide (trasportate alla rinfusa)

Acetaldeide
 Ammoniaca anidra
 Butadiene
 Butano
 Miscele di butano/propano
 Butileni
 Cloro
 Dimetilammina
 Cloruro di Etile
 Etano
 Etilene
 Ossido di etilene
 Metano (LNG)
 Miscela di metilacetilene propadiene
 Bromuro di metile
 Cloruro di metile
 Propano
 Propilene
 Cloruro di vinile monomero
 Acido cloridrico anidro
 Acido fluoridrico anidro
 Anidride solforosa

4. Sostanze radioattive

Sostanze radioattive comprendenti elementi e composti (ma non limitantisi ad essi) i cui isotopi sono soggetti ai requisiti della sezione 835 dei regolamenti per la sicurezza del trasporto dei Materiali Radioattivi, Edizione riveduta 1973, pubblicata dall'Agencia Internazionale per l'Energia Atomica e che possono essere immagazzinate o trasportate come sostanze e/o materiali in pacchi di tipo A e di tipo B, quali materiali fissili o materiali trasportati con speciali sistemi quali 60_{Co} , 137_{Ca} , 226_{Ra} , 239_{Pu} , 235_{U} .

Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivati da inquinamento da idrocarburi

Gli Stati parti della presente Convenzione,

Consci dei rischi di inquinamento che derivano dal trasporto marittimo internazionale di idrocarburi alla rinfusa,

Convinti della necessità di garantire un equo indennizzo alle persone che subiscono i danni causati dall'inquinamento derivante dalla fuga e dallo scarico di idrocarburi dalle navi,

Desiderosi di adottare norme e procedure uniformi sul piano internazionale per definire la responsabilità e garantire in tali occasioni un equo indennizzo,

Hanno convenuto quanto segue:

Articolo 1

Ai sensi della presente Convenzione:

1. Per «Nave» s'intende ogni imbarcazione o apparecchio galleggiante, di qualsiasi natura, che viaggi per mare e che trasporti effettivamente quale carico degli idrocarburi alla rinfusa.
2. Per «Persona» s'intende qualsiasi persona fisica o persona giuridica di diritto pubblico o privato, ivi compreso uno Stato e gli enti politici nei quali si suddivide.
3. Per «Proprietario» s'intende la persona o le persone al nome della quale o delle quali la nave è immatricolata o, in mancanza di immatricolazione, la persona o le persone proprietarie della nave. Tuttavia, nel caso di navi di proprietà di uno Stato e gestite da una società che, in tale Stato sia registrata come gestore di dette navi, con il termine di «proprietario» s'intende detta compagnia.
4. Con l'espressione «Stato di immatricolazione della nave» s'intende per le navi immatricolate, lo Stato nel quale la nave è immatricolata, e per le navi non immatricolate, lo Stato di bandiera della nave.
5. Per «Idrocarburi» s'intendono tutti gli idrocarburi stabili, in particolare il petrolio greggio, la nafta, la nafta pesante per i motori diesel, l'olio lubrificante e l'olio di balena, sia che siano trasportati a bordo di una nave quale carico che nei depositi di combustibile di tale nave.

¹⁾ Dal testo originale francese.

6. Per «Danno da inquinamento» s'intende qualsiasi perdita o danno all'esterno della nave che trasporta idrocarburi, causati da inquinamento che risulti da una fuga o dallo scarico di idrocarburi ovunque tale fuga o scarico avvengano, ed include il costo delle misure preventive ed ogni ulteriore perdita o danno prodotto dalle dette misure preventive.
7. Per «Misure preventive» s'intendono tutte le ragionevoli misure adottate da qualsiasi persona a seguito di un incidente allo scopo di prevenire o limitare l'inquinamento.
8. Per «Incidente» s'intende qualsiasi fatto od insieme di fatti che abbiano la stessa origine e da cui risulti un inquinamento.
9. Per «Organizzazione» s'intende l'Organizzazione intergovernativa consultiva della navigazione marittima.

Articolo II

La presente Convenzione si applica esclusivamente ai danni da inquinamento avvenuti sul territorio, ivi compreso il mare territoriale, di uno Stato ed alle misure preventive destinate ad evitare ed a ridurre tali danni.

Articolo III

1. Colui che al momento di un incidente, o se l'incidente consiste in una successione di fatti, al momento in cui si è verificato il primo fatto della serie, è proprietario della nave, è responsabile di ogni danno da inquinamento che risulti da una fuga o scarico di idrocarburi dalla propria nave in seguito all'incidente, tranne che nei casi previsti dai paragrafi 2 e 3 del presente articolo.
2. Il proprietario non è responsabile qualora provi che il danno da inquinamento:
 - a) risulti da un atto di guerra, da ostilità, da una guerra civile, da una insurrezione, o da un fenomeno naturale di carattere eccezionale, inevitabile ed ineluttabile, o
 - b) risulti interamente dal fatto che un terzo abbia deliberatamente agito o mancato di agire nell'intento di causare un danno, o
 - c) risulti interamente dalla negligenza o da altra azione pregiudizievole di un governo od altra autorità responsabile della manutenzione di segnali luminosi o di altri mezzi di aiuto alla navigazione nell'esercizio di tale funzione.
3. Se il proprietario riesce a provare che il danno da inquinamento risulta interamente o in parte, sia dal fatto che la persona che lo ha subito ha agito o mancato di agire nell'intento di causare un danno, sia dalla negligenza di tale persona, il proprietario può venire esonerato completamente o in parte dalla propria responsabilità verso la detta persona.
4. Le richieste di riparazione dei danni da inquinamento potranno essere formulate contro il proprietario soltanto in base alla presente Convenzione. Nes-

suna richiesta di indennizzo, sia essa basata o meno sulla presente Convenzione, potrà essere formulata contro gli impiegati o gli agenti del proprietario.

5. Nessuna disposizione della presente Convenzione può pregiudicare il diritto del proprietario di ricorrere contro terzi.

Articolo IV

Ove siano avvenuti fughe o scarichi di idrocarburi da due o più navi e ne risulti un danno da inquinamento, i proprietari di tutte le navi interessate sono, fatte salve le disposizioni di cui all'articolo III, responsabili in solido per la totalità del danno che non può essere ragionevolmente ripartito.

Articolo V

1. Il proprietario di una nave ha, ai sensi della presente Convenzione, il diritto di limitare la propria responsabilità, per ogni incidente, ad un ammontare totale di 2000 franchi per tonnellata di stazza della nave. Tuttavia questo ammontare totale non può in alcun caso superare i 210 milioni di franchi.

2. Se l'incidente è causato da colpa personale del proprietario, quest'ultimo non ha il diritto di valersi della limitazione prevista al paragrafo 1 del presente articolo.

3. Per potersi avvalere della liquidazione prevista al paragrafo 1 del presente articolo, il proprietario deve costituire un fondo per la somma totale che rappresenta il limite della sua responsabilità presso il tribunale od ogni altra autorità competente di uno qualsiasi degli Stati contraenti ove sia stata promossa un'azione in base all'articolo IX. Tale fondo può essere costituito sia mediante il deposito della somma che con la presentazione di una garanzia bancaria o di ogni altra garanzia accettabile, ammessa dalla legge dello Stato contraente sul territorio del quale il fondo è costituito e ritenuto soddisfacente dal tribunale o da ogni altra autorità competente.

4. La distribuzione del fondo tra i creditori si effettua proporzionalmente all'ammontare dei crediti ammessi.

5. Se, prima della distribuzione del fondo, il proprietario, un suo agente o mandatario, od ogni altra persona che gli fornisca l'assicurazione o altra garanzia finanziaria ha, in seguito all'incidente, versato un indennizzo per il danno da inquinamento, tale persona subentra, per l'ammontare pagato, nei diritti che la persona indennizzata avrebbe avuto ai sensi della presente Convenzione.

6. Il diritto di surrogazione previsto al paragrafo 5 del presente articolo può essere esercitato da una persona diversa da quelle menzionate in detto paragrafo per quanto riguarda ogni somma che tale persona abbia versato per riparare il danno causato dall'inquinamento, purché tale surrogazione sia autorizzata dalla legislazione nazionale applicabile.

7. Allorché il proprietario od ogni altra persona provi che potrebbe essere costretto a pagare in data successiva in tutto o in parte una somma per la

quale avrebbe goduto di una surrogazione in base ai paragrafi 5 e 6 del presente articolo se l'indennità fosse stata versata prima della distribuzione del fondo, il tribunale od altra autorità competente dello Stato ove il fondo è costituito può ordinare che venga riservata provvisoriamente una somma sufficiente per permettere all'interessato di fare valere ulteriormente i propri diritti sul fondo.

8. Se ragionevoli, le spese incorse ed i sacrifici consentiti volontariamente dal proprietario al fine di evitare o di ridurre l'inquinamento gli conferiscono dei diritti equivalenti a quelli degli altri creditori sul fondo.

9. Il franco, di cui al presente articolo, è un'unità costituita da sessantacinque milligrammi e mezzo di oro al titolo di novecento millesimi di fino. L'ammontare di cui al paragrafo 1 del presente articolo sarà convertito nella moneta nazionale dello Stato nel quale deve essere costituito il fondo; la conversione verrà effettuata in base al valore ufficiale di tale moneta rispetto all'unità definita precedentemente alla data della costituzione del fondo.

10. Ai fini del presente articolo per stazza della nave si intende la stazza netta, aumentata del volume che, a motivo dello spazio occupato dall'apparato motore, è stato dedotto dalla stazza lorda per determinare la stazza netta. Ove si tratti di una nave che non può essere stazzata conformemente alle norme usuali di stazzatura, la stazza è ritenuta uguale al 40 per cento del peso, espresso in tonnellate di 2240 libbre, degli idrocarburi che la nave è in grado di trasportare.

11. L'assicuratore od ogni altra persona che presti la garanzia finanziaria può costituire un fondo in conformità del presente articolo, alle stesse condizioni e con gli stessi effetti che se il fondo fosse stato costituito dal proprietario. Un tale fondo può essere costituito anche in caso di colpa personale del proprietario, ma la costituzione in tal caso non pregiudica i diritti delle vittime nei confronti del proprietario della nave.

Articolo VI

1. Quando, dopo l'incidente, il proprietario ha costituito un fondo in applicazione dell'articolo V ed ha il diritto di limitare la propria responsabilità,

- a) nessun diritto ad un indennizzo per danni da inquinamento che risultino dall'incidente può essere esercitato sugli altri beni del proprietario,
- b) il tribunale o le autorità competenti di ogni Stato contraente ordinano la liberazione della nave o di ogni altro bene appartenente al proprietario che siano state sequestrati a seguito di una richiesta di risarcimento per i danni da inquinamento causati dallo stesso incidente, ed agisce allo stesso modo nei confronti di ogni cauzione od altra garanzia depositata allo scopo di evitare tali sequestri.

2. Le disposizioni precedenti tuttavia si applicano soltanto se il richiedente può rivolgersi al tribunale che controlla il fondo e se il fondo può effettivamente essere utilizzato per soddisfare la sua richiesta.

Articolo VII

1. Il proprietario di una nave immatricolata in uno Stato contraente e che trasporti più di 2000 tonnellate di idrocarburi alla rinfusa come carico è tenuto a fornire una assicurazione od altra garanzia finanziaria, quale una garanzia bancaria o un certificato rilasciato da un fondo internazionale di indennizzo, dell'ammontare fissato secondo i limiti di responsabilità previsti all'articolo V paragrafo 1 per coprire la propria responsabilità per i danni da inquinamento conformemente alle disposizioni della presente Convenzione.

2. Un certificato che attesti che un'assicurazione o garanzia finanziaria è in corso di validità conformemente alle disposizioni della presente Convenzione, viene rilasciato per ogni nave. Esso viene rilasciato o autenticato dall'autorità competente dello Stato di immatricolazione dopo accertamento che la nave soddisfa le disposizioni del paragrafo 1 del presente articolo. Il certificato deve essere conforme al modello unito in allegato e contenere le seguenti informazioni:

- a) nome della nave e porto di immatricolazione;
- b) nome del proprietario e luogo ove egli ha la principale sede di affari;
- c) tipo di garanzia;
- d) nome e luogo della principale sede dell'assicuratore o di altra persona che conceda la garanzia e, ove occorra, luogo della sede presso la quale l'assicurazione o la garanzia è stata stipulata o concessa;
- e) periodo di validità del certificato che non dovrà superare quello dell'assicurazione o della garanzia.

3. Il certificato viene redatto nella lingua o nelle lingue ufficiali dello Stato che lo rilascia. Se la lingua utilizzata non è né l'inglese né il francese il testo dovrà essere tradotto in una di tali lingue.

4. Il certificato deve trovarsi a bordo della nave ed una copia deve essere depositata presso il servizio che tiene il registro di immatricolazione della nave.

5. Un'assicurazione o altra garanzia finanziaria che possono decadere, per un motivo diverso dallo spirare del termine di validità indicato nel certificato in applicazione del paragrafo 2 del presente articolo, prima dello spirare di un termine di tre mesi a partire dal giorno in cui ne sia stato dato preavviso all'autorità di cui al paragrafo 4 del presente articolo, non sono conformi alle disposizioni del presente articolo, a meno che il certificato non sia stato restituito a questa autorità o un nuovo certificato valido non sia stato rilasciato prima della scadenza di detto termine. Le disposizioni che precedono si applicano del pari ad ogni modifica dell'assicurazione o della garanzia finanziaria che abbia per effetto di renderla tale da non soddisfare più le disposizioni del presente articolo.

6. Lo Stato di immatricolazione determina le condizioni del rilascio e della validità del certificato, fatte salve le disposizioni del presente articolo.

7. I certificati rilasciati o autenticati sotto la responsabilità di uno Stato contraente sono riconosciuti dagli altri Stati contraenti a tutti i fini della presente Convenzione e sono considerati da detti Stati come aventi lo stesso valore dei certificati rilasciati e autenticati da loro stessi. Uno Stato contraente può in

ogni momento richiedere allo Stato di immatricolazione di procedere ad uno scambio di opinioni ove ritenga che l'assicuratore o il garante indicato nel certificato non sia finanziariamente in grado di far fronte agli obblighi imposti dalla Convenzione.

8. Ogni richiesta di riparazione per danni dovuti all'inquinamento può essere formulata direttamente nei confronti dell'assicuratore o della persona la quale fornisca la garanzia finanziaria che copre la responsabilità del proprietario per i danni da inquinamento. In tal caso, il convenuto può, vi sia stata o meno una colpa personale del proprietario, invocare i limiti di responsabilità previsti dall'articolo V paragrafo 1. Il convenuto può inoltre avvalersi dei mezzi di difesa di cui il proprietario si potrebbe servire, ad eccezione di quelli che derivano dal fallimento o dalla messa in liquidazione del proprietario. Il convenuto può inoltre avvalersi del fatto che i danni da inquinamento risultano da colpa intenzionale del proprietario stesso ma non può avvalersi di qualsiasi altro mezzo di difesa che avrebbe potuto invocare nel caso di una azione del proprietario nei suoi riguardi. Il convenuto può in ogni caso obbligare il proprietario a intervenire nel processo.

9. Ogni fondo costituito da un'assicurazione o altra garanzia finanziaria in applicazione del paragrafo 1 del presente articolo è disponibile solo per il pagamento degli indennizzi dovuti in base alla presente Convenzione.

10. Uno Stato contraente non autorizza una nave sottoposta alle disposizioni del presente articolo e battente la propria bandiera a commerciare se tale nave non è fornita di un certificato rilasciato in applicazione del paragrafo 2 o 12 del presente articolo.

11. Fatte salve le disposizioni del presente articolo, ogni Stato contraente provvede affinché, in base alla propria legislazione nazionale, una assicurazione o altra garanzia finanziaria rispondente alle esigenze del paragrafo 1 del presente articolo coprano ogni nave, qualunque ne sia il luogo d'immatricolazione, che entri nei suoi porti o che li lasci o che arrivi ad una stazione terminale situata al largo delle coste nel proprio mare territoriale o che ne parta quando essa trasporti effettivamente come carico più di 2000 tonnellate di idrocarburi alla rinfusa.

12. Alle navi di proprietà dello Stato che non sono coperte da un'assicurazione o da garanzia finanziaria le pertinenti disposizioni del presente articolo non si applicano. Tali navi devono tuttavia essere munite di un certificato rilasciato dalle autorità competenti dello Stato di immatricolazione che attesti che la nave è di proprietà di tale Stato e che la sua responsabilità è coperta nell'ambito dei limiti previsti dall'articolo V paragrafo 12. Tale certificato dovrà essere conforme per quanto possibile al modello prescritto al paragrafo 2 del presente articolo.

Articolo VIII

I diritti ad un risarcimento che sono previsti dalla presente Convenzione si estinguono in mancanza di un'azione giudiziaria che sia intentata in applicazione delle disposizioni in essa contenute nel termine di tre anni a partire dalla data in cui si è verificato il danno. Tuttavia, nessuna azione può essere intentata dopo un ter-

mine di sei anni, a partire dalla data in cui si è verificato l'incidente che ha causato il danno. Quando tale incidente si sia verificato in tempi diversi, il termine di sei anni decorrerà dalla data in cui l'incidente si è prodotto per la prima volta.

Articolo IX

1. Quando un incidente ha causato un danno da inquinamento sul territorio, ivi compreso il mare territoriale, di uno o più Stati contraenti, o delle misure preventive sono state adottate per prevenire o attenuare ogni danno da inquinamento su tali territori, ivi compreso il mare territoriale, la domanda di risarcimento potrà essere presentata solo davanti ai tribunali di tale o tali Stati contraenti. Il convenuto deve essere informato, entro un termine ragionevole, della presentazione di tali domande.

2. Ogni Stato contraente provvederà a che i propri tribunali abbiano competenza per conoscere tali azioni in materia di risarcimento.

3. Dopo la costituzione del fondo in conformità delle disposizioni dell'articolo V, i tribunali dello Stato ove è costituito il fondo stesso sono i soli competenti a pronunciarsi su tutte le questioni di ripartizione e distribuzione del fondo.

Articolo X

1. Ogni sentenza pronunciata da un tribunale competente in base all'articolo IX, che sia diventata esecutiva nello Stato d'origine ove non possa più essere oggetto di ricorso ordinario, è riconosciuta in ogni altro Stato contraente a meno che:

- a) la sentenza sia stata ottenuta con la frode;
- b) il convenuto non sia stato avvertito entro un termine ragionevole e posto in grado di presentare la propria difesa.

2. Ogni sentenza riconosciuta in base al primo paragrafo del presente articolo sarà esecutiva in ogni Stato contraente non appena saranno state espletate tutte le formalità richieste in detto Stato. Tali formalità non permetteranno tuttavia il riesame nel merito della questione.

Articolo XI

1. Le disposizioni della presente Convenzione non si applicano alle navi da guerra ed alle altre navi appartenenti ad uno Stato o gestite da esso e adibite, nel periodo considerato, esclusivamente ad un servizio di Stato non commerciale.

2. Per quanto concerne le navi che appartengono ad uno Stato contraente e che sono utilizzate per scopi commerciali, ogni Stato può essere perseguito dinanzi agli organi giurisdizionali di cui all'articolo IX e deve rinunciare a tutti i mezzi di difesa di cui si potrebbe valere nella sua qualità di Stato sovrano.

Articolo XII

La presente Convenzione prevale su tutte le convenzioni internazionali che, alla data in cui essa è aperta alla firma, siano in vigore o aperte alla firma, alla ratifica o all'adesione, solo nella misura in cui tali convenzioni dovessero essere in contrasto con essa; tuttavia la presente disposizione non pregiudica gli obblighi degli Stati contraenti nei confronti di Stati non contraenti derivanti da tali convenzioni.

Articolo XIII

1. La presente Convenzione resta aperta alla firma sino al 31 dicembre 1970 e resta successivamente aperta all'adesione.
2. Gli Stati membri dell'Organizzazione delle Nazioni Unite, di uno qualsiasi dei suoi enti specializzati o dell'Agenzia internazionale dell'energia atomica, o parti dello Statuto della Corte internazionale di Giustizia, possono divenire parti della presente Convenzione mediante:
 - a) la firma senza riserva di ratifica, accettazione o approvazione;
 - b) la firma con riserva di ratifica, accettazione o approvazione seguita dalla ratifica, accettazione o approvazione;
 - c) l'adesione.

Articolo XIV

1. La ratifica, l'accettazione, l'approvazione o l'adesione si effettuano mediante il deposito di uno strumento in buona e debita forma presso il Segretario generale dell'Organizzazione.
2. Ogni strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione, depositato dopo l'entrata in vigore di un emendamento alla presente Convenzione nei confronti di tutti gli Stati contraenti della Convenzione, o dopo l'adempimento di tutte le formalità richieste per l'entrata in vigore dell'emendamento nei confronti di detti Stati contraenti, sarà ritenuto riferito alla Convenzione modificata dall'emendamento.

Articolo XV

1. La presente Convenzione entra in vigore novanta giorni dopo la data in cui i governi di otto Stati, di cui cinque rappresentino Stati che abbiano almeno un milione di tonnellate di stazza lorda in navi-cisterna ciascuno, l'abbiano firmata senza riserva di ratifica, accettazione o approvazione, o abbiano depositato uno strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione presso il Segretario generale dell'Organizzazione.
2. Per ciascuno degli Stati che ratifichino, accettino, approvino la Convenzione, o vi aderiscano successivamente, questa entra in vigore novanta giorni dopo il deposito del relativo strumento da parte di tale Stato.

Articolo XVI

1. La presente Convenzione può essere denunciata da uno qualsiasi degli Stati dopo l'entrata in vigore nei suoi confronti.
2. La denuncia si effettua mediante il deposito di uno strumento presso il Segretario generale dell'Organizzazione.
3. La denuncia prende effetto un anno dopo la data del deposito dello strumento presso il Segretario generale dell'Organizzazione o allo spirare di ogni periodo più lungo che potrà essere specificato nello strumento stesso.

Articolo XVII

1. L'Organizzazione delle Nazioni Unite, quando assume la responsabilità dell'amministrazione di un territorio, od ogni Stato contraente incaricato di curare le relazioni internazionali di un territorio, consulta al più presto possibile le autorità competenti di tale territorio o adotta ogni altra misura del caso per estendere ad esso l'applicazione della presente Convenzione e, in ogni momento, mediante notifica scritta indirizzata al Segretario generale dell'Organizzazione, rende noto che una tale estensione ha avuto luogo.
2. L'applicazione della presente Convenzione è estesa al territorio indicato nella notifica a partire dalla data di ricevimento di questa o da ogni altra data che venga indicata.
3. L'Organizzazione delle Nazioni Unite, od ogni Stato contraente che abbia fatto una dichiarazione in base al primo paragrafo del presente articolo, può in ogni momento, dopo la data in cui l'applicazione della Convenzione è stata in tal modo estesa ad un territorio, far riconoscere, mediante notifica scritta indirizzata al Segretario generale dell'Organizzazione, che la presente Convenzione cessa di applicarsi al territorio indicato nella notifica.
4. La presente Convenzione cessa di applicarsi al territorio indicato nella notifica un anno dopo la data del suo ricevimento da parte del Segretario generale dell'Organizzazione o allo spirare di ogni altro periodo più lungo specificato nella notifica.

Articolo XVIII

1. L'Organizzazione può indire una Conferenza che abbia per scopo la revisione o la modifica della presente Convenzione.
2. L'Organizzazione convoca una conferenza degli Stati contraenti aventi per oggetto la revisione o la modifica della presente Convenzione su richiesta di almeno un terzo degli Stati contraenti.

Articolo XIX

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

2. Il Segretario generale dell'Organizzazione:

- a) informa tutti gli Stati che hanno firmato la Convenzione o che vi hanno aderito:
 - i) di ogni nuova firma o deposito di un nuovo strumento e della data in cui tale firma o deposito sono avvenuti;
 - ii) di ogni deposito di strumento di denuncia della presente Convenzione e della data in cui tale deposito è avvenuto;
 - iii) dell'estensione della presente Convenzione ad ogni territorio in base al paragrafo 1 dell'articolo XVII e della cessazione di ogni estensione suddetta in base al paragrafo 4 dello stesso articolo, indicando in ogni caso la data in cui l'estensione della presente Convenzione ha preso o prenderà fine;
- b) trasmette copie conformi della presente Convenzione a tutti gli Stati firmatari e a tutti gli Stati aderenti.

Articolo XX

Non appena la presente Convenzione entra in vigore il Segretario generale dell'Organizzazione ne trasmette il testo al Segretario delle Nazioni Unite per la registrazione e la pubblicazione conformemente all'articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite.

Articolo XXI

La presente Convenzione viene redatta in un solo esemplare nelle lingue inglese e francese, i due testi facenti ugualmente fede. Vengono approntate delle traduzioni ufficiali nelle lingue russa e spagnola che sono depositate con l'originale firmato.

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

Fatto a Bruxelles, il 29 novembre 1969.

(Seguono le firme)

Allegato

Certificato di assicurazione o altra garanzia finanziaria relativa alla responsabilità civile per i danni imputabili all'inquinamento da idrocarburi

Rilasciato in conformità delle disposizioni dell'articolo VII della Convenzione Internazionale per la Responsabilità civile per i danni prodotti da inquinamento da idrocarburi, 1969.

Nome della nave	Lettere o numeri distintivi	Porto d'immatricolazione	Nome e indirizzo del proprietario
-----------------	-----------------------------	--------------------------	-----------------------------------

Il sottoscritto garantisce che la nave sopraindicata è coperta da polizza di assicurazione o da altra garanzia finanziaria in conformità delle disposizioni dell'articolo VII della Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni prodotti da inquinamento da idrocarburi.

Tipo di garanzia

.....

Durata della garanzia

.....

Nominativo e indirizzo dell'assicuratore (o degli assicuratori) e (o) della persona (o delle persone) che hanno fornito una garanzia finanziaria

Nome

Indirizzo

.....

Questo certificato è valido fino al

Rilasciato o autenticato dal Governo

.....
(nome completo dello Stato)

Fatto a il
(luogo) (data)

.....
(firma e qualifica del funzionario che rilascia o autentica il certificato)

Note esplicative:

1. Designando lo Stato si può, ove lo si voglia, indicare l'autorità pubblica competente del Paese nel quale il certificato è rilasciato.
2. Quando l'ammontare totale della garanzia derivi da fonti diverse converrà indicare l'ammontare fornito da ognuna di esse.
3. Quando la garanzia sia fornita in forme diverse converrà enumerarle.
4. Alla voce «Durata della garanzia», converrà precisare la data in cui questa entra in vigore.

Protocollo della Convenzione internazionale del 1969 sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi

Le Parti al presente Protocollo,

Essendo Parti alla Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi, fatta a Bruxelles il 29 novembre 1969,

Hanno convenuto quanto segue:

Articolo I

Ai fini del presente Protocollo:

1. «Convenzione» indica la Convenzione internazionale del 1969 sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi.
2. «Organizzazione» ha lo stesso significato attribuitole nella Convenzione.
3. «Segretario generale» indica il Segretario generale dell'Organizzazione.

Articolo II

L'articolo V della Convenzione viene modificato come segue:

1. *Il paragrafo 1 viene sostituito dal seguente testo:*

«Il proprietario di una nave ha, ai sensi della presente Convenzione, il diritto di limitare la propria responsabilità, per ogni incidente, ad un ammontare totale di 133 unità di conto per tonnellata di stazza della nave. Tuttavia questo ammontare totale non può in alcun caso superare i 14 milioni di unità di conto».

2. *Il paragrafo 9 viene sostituito dal seguente testo:*

9. a) L'«unità di conto» di cui al paragrafo 1 del presente articolo rappresenta il Diritto di prelievo speciale così come definito dal Fondo monetario internazionale. Le somme di cui al paragrafo 1 sono convertite nella moneta nazionale dello Stato dove viene costituito il fondo sulla base del valore di detta moneta in rapporto al Diritto di prelievo speciale alla data di costituzione del fondo. Il valore, in Diritto di prelievo speciale, della moneta nazionale di uno Stato contraente membro del Fondo monetario internazionale, viene calcolato alla

¹⁾ Dal testo originale francese.

data in questione secondo il metodo di valutazione applicato dal Fondo monetario internazionale per le sue operazioni e transazioni. Il valore in Diritto di prelievo speciale della moneta nazionale di uno Stato contraente che non sia membro del Fondo monetario internazionale, viene calcolato secondo quanto stabilito da detto Stato.

- b) Tuttavia uno Stato contraente che non sia membro del Fondo monetario internazionale e la cui legislazione non permetta di applicare le disposizioni del paragrafo 9 a) del presente articolo può, al momento della ratifica, dell'accettazione, dell'approvazione della presente Convenzione o dell'adesione a quest'ultima o in qualunque altro momento successivo, dichiarare che il limite della responsabilità previsto dal paragrafo 1 e applicabile sul suo territorio è fissato, per ogni evento, ad un totale di 2000 unità monetarie per tonnellata di stazza della nave, restando inteso che l'ammontare totale non dovrà in alcun caso superare i 210 milioni di unità monetaria. L'unità monetaria di cui al presente paragrafo corrisponde a 65,5 milligrammi di oro al titolo di 900 millesimi di fino. La conversione di tali somme nella moneta nazionale viene effettuata conformemente alla legislazione dello Stato interessato.
- c) Il calcolo menzionato nell'ultima frase del paragrafo 9 a) e la conversione di cui al paragrafo 9 b) devono essere effettuati in modo da tradurre in moneta nazionale dello Stato contraente lo stesso valore reale, per quanto possibile, di quello espresso in unità di conto al paragrafo 1. Al momento del deposito di uno strumento, di cui all'articolo IV ed ogniqualevolta si verifichi un cambiamento nel loro metodo di calcolo o nel valore della loro moneta nazionale in rapporto all'unità di conto o all'unità monetaria, gli Stati contraenti comunicano al depositario il loro metodo di calcolo conformemente al paragrafo 9 a), o i risultati della conversione conformemente al paragrafo 9 b), a seconda dei casi.

Articolo III

1. Il presente Protocollo è aperto alla firma degli Stati firmatari della Convenzione o che vi hanno aderito e degli Stati invitati a partecipare alla Conferenza incaricata di rivedere le disposizioni della Convenzione del 1969 sulla responsabilità civile per danni dovuti ad inquinamento da idrocarburi, tenutasi a Londra dal 17 al 19 novembre 1976. Il Protocollo è aperto alla firma dal 1° febbraio al 31 dicembre 1977 presso la sede dell'Organizzazione.

2. Con riserva delle disposizioni del paragrafo 4 del presente articolo, il presente Protocollo viene sottoposto alla ratifica, all'accettazione o all'approvazione degli Stati che l'hanno firmato.

3. Con riserva delle disposizioni del paragrafo 4 del presente articolo, gli Stati che non hanno firmato il presente Protocollo possono aderirvi.

4. Gli Stati Parti alla Convenzione possono ratificare, accettare o approvare il presente Protocollo o aderirvi.

Articolo IV

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

2. Ogni strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione, depositato successivamente all'entrata in vigore di un emendamento del presente Protocollo nei confronti di tutte le Parti contraenti o dopo aver portato a termine gli adempimenti richiesti all'entrata in vigore dell'emendamento nei confronti di dette Parti, dovrà ritenersi applicabile al Protocollo così emendato.

Articolo V

1. Il presente Protocollo entra in vigore nei confronti degli Stati che l'hanno ratificato, accettato o approvato o che vi hanno aderito, il novantesimo giorno dopo che otto Stati, di cui cinque che abbiano ciascuno almeno un milione di tonnellate di stazza lorda di navi cisterna, hanno depositato uno strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione presso il Segretario generale.

2. Per ogni Stato che ratifica, accetta, approva il presente Protocollo o che vi aderisce successivamente, quest'ultimo entra in vigore il novantesimo giorno dopo il deposito da parte di detto Stato dello strumento adeguato.

Articolo VI

1. Il presente Protocollo può essere denunciato da una qualunque Parte contraente e in qualunque momento a partire dalla data di entrata in vigore del Protocollo nei confronti di detta Parte.

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

3. La denuncia ha effetto un anno dopo la data del deposito dello strumento presso il Segretario generale o allo scadere di un periodo più lungo che potrà essere specificato in detto strumento.

Articolo VII

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

2. L'Organizzazione convoca una conferenza delle Parti al presente Protocollo per riesaminarlo o emendarlo, su richiesta di almeno un terzo delle Parti.

Articolo VIII

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:
 - i) di ogni nuova firma o di ogni nuovo deposito di strumento, nonché della data nella quale tale firma o deposito vengano effettuati;
 - ii) della data di entrata in vigore del presente Protocollo;
 - iii) del deposito di ogni strumento di denuncia del presente Protocollo nonché della data in cui la denuncia ha effetto;
 - iv) di ogni emendamento del presente Protocollo;
 - b) trasmette copia certificata conforme del presente Protocollo a ciascuno Stato che ha firmato il presente Protocollo o che vi ha aderito.

Articolo IX

All'entrata in vigore del presente Protocollo, il Segretario generale ne trasmetterà copia certificata conforme al Segretario dell'Organizzazione delle Nazioni Unite per la sua registrazione e pubblicazione conformemente all'articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite.

Articolo X

Il presente Protocollo viene fatto in un unico esemplare originale nelle lingue inglese e francese, i due testi facenti ugualmente fede. Verranno effettuate delle traduzioni ufficiali in lingua spagnola e russa che saranno depositate insieme all'esemplare originale munito delle firme.

Fatto a Londra il 19 novembre 1976.

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

(Seguono le firme)

**Protocollo del 1984
che modifica la Convenzione internazionale del 1969
sulla responsabilità civile per i danni
derivanti da inquinamento da idrocarburi**

Gli Stati parti del presente Protocollo,

Considerando che è auspicabile modificare la Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi, conclusa a Bruxelles il 29 novembre 1969, allo scopo di ampliarne la portata e di stabilire un'indennità più elevata,

Riconoscendo che, per introdurre emendamenti corrispondenti della Convenzione internazionale del 1971 concernente la creazione di un Fondo internazionale d'indennizzo per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi, sono necessarie disposizioni speciali,

Hanno convenuto quanto segue:

Articolo 1

La Convenzione modificata dalle disposizioni del presente Protocollo è la Convenzione internazionale del 1969 sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi, denominata in seguito «Convenzione del 1969 sulla responsabilità». Per gli Stati Parti del Protocollo del 1976 della Convenzione del 1969 sulla responsabilità, tale termine designa la Convenzione del 1969 sulla responsabilità, quale modificata da detto Protocollo.

Articolo 2

L'articolo I della Convenzione del 1969 sulla responsabilità è modificata come segue:

1. Il paragrafo 1 è sostituito dal testo seguente:

1. Per «nave» s'intende ogni bastimento che viaggi per mare o apparecchio marittimo, di qualsiasi natura, costruito o adattato per il trasporto di idrocarburi alla rinfusa quale carico; tuttavia, una nave suscettibile di trasportare idrocarburi e altri carichi è considerata nave soltanto quando trasporti effettivamente quale carico idrocarburi alla rinfusa e durante ogni viaggio successivo a tale trasporto, salvo che sia provato che non resta a bordo più alcun residuo di detto trasporto d'idrocarburi alla rinfusa.

¹⁾ Dal testo originale francese.

2. *Il paragrafo 5 è sostituito dal seguente testo:*

5. Per «idrocarburi» s'intendono tutti gli idrocarburi minerali stabili, in particolare il petrolio greggio, la nafta, la nafta pesante per i motori diesel o l'olio lubrificante, siano essi trasportati a bordo di una nave quale carico o nei depositi di combustibile di tale nave.

3. *Il paragrafo 6 è sostituito dal testo seguente:*

6. Per «danno da inquinamento» s'intende:
- a) il pregiudizio o il danno causato all'esterno della nave da una contaminazione intervenuta in seguito ad una fuga o ad uno scarico di idrocarburi, ovunque tale fuga o scarico abbiano luogo; tuttavia, le indennità versate per l'alterazione dell'ambiente, diverse da quelle aventi per oggetto la perdita di guadagno dovuta a tale alterazione, sono limitate al costo delle misure ragionevoli di ripristino che sono state adottate effettivamente o che lo saranno;
 - b) il costo delle misure di salvaguardia e gli altri pregiudizi o danni causati da tali misure.

4. *Il paragrafo 8 è sostituito dal testo seguente:*

8. Per «incidente» s'intende qualsiasi fatto od insieme di fatti che abbiano la stessa origine e da cui risulti un inquinamento o che diano luogo ad un rischio grave ed imminente d'inquinamento.

5. *Il paragrafo 9 è sostituito dal testo seguente:*

9. Per «Organizzazione» s'intende l'Organizzazione marittima internazionale.

6. Dopo il paragrafo 9 è inserito il seguente nuovo paragrafo:

10. Per «Convenzione del 1969 sulla responsabilità» s'intende la Convenzione internazionale del 1969 sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi. Per le Parti del Protocollo del 1976 di questa convenzione, s'intende con tale termine la Convenzione del 1969 sulla responsabilità, quale modificata da detto Protocollo.

Articolo 3

L'articolo II della Convenzione del 1969 sulla responsabilità è sostituito dal testo seguente:

La presente Convenzione si applica esclusivamente:

- a) ai danni da inquinamento avvenuti:
 - i) sul territorio, ivi compreso il mare territoriale, di uno Stato contraente, e
 - ii) nella zona esclusiva di uno Stato contraente, stabilita confor-

memente al diritto internazionale o, se uno Stato contraente non ha stabilito tale zona, in una zona situata oltre il mare territoriale e ad esso adiacente, determinata da tale Stato conformemente al diritto internazionale ed estendentesi non oltre 200 miglia marine dalle linee di base dalle quali è misurata l'ampiezza del mare territoriale;

- b) alle misure di salvaguardia, ovunque siano adottate, destinate a prevenire o ridurre tali danni.

Articolo 4

L'articolo III della Convenzione del 1969 sulla responsabilità è modificato come segue:

1 *Il paragrafo 1 è sostituito dal testo seguente:*

1. Colui che al momento dell'incidente, o se l'incidente consiste in una successione di fatti, al momento in cui si è verificato il primo fatto della serie, è proprietario della nave, è responsabile di ogni danno da inquinamento causato dalla nave e risultante dall'incidente, tranne nei casi previsti dai paragrafi 2 e 3 del presente articolo.

2. *Il paragrafo 4 è sostituito dal testo seguente:*

4. Le richieste di riparazione dei danni da inquinamento possono essere formulate contro il proprietario soltanto in base alla presente Convenzione. Con riserva del paragrafo 5 del presente articolo, una richiesta d'indennizzo, sia essa fondata o meno sulla presente Convenzione, non può essere formulata contro:

- a) gli impiegati o mandatari del proprietario o i membri dell'equipaggio;
- b) il pilota o qualsiasi altra persona che, senza essere membro dell'equipaggio, presta servizio per la nave;
- c) un noleggiatore (indipendentemente dalla sua designazione, ivi compreso il noleggiatore scafo nudo), armatore o armatore-esercente della nave;
- d) una persona che compia operazioni di salvataggio con l'accordo del proprietario o su istruzioni di un'autorità pubblica competente;
- e) una persona che prende misure di salvaguardia;
- f) gli impiegati o mandatari delle persone menzionate nelle lettere c), d) ed e),

salvo che il danno risulti da un atto od omissione da essi commesso personalmente con l'intenzione di provocare tale danno, o in modo temerario e con la consapevolezza che ne deriverebbe probabilmente tale danno.

Articolo 5

L'articolo IV della Convenzione del 1969 sulla responsabilità è sostituito dal testo seguente:

Ove avvenga un incidente in cui sono implicate due o più navi e ne risultano un danno da inquinamento, i proprietari di tutte le navi implicate sono, fatte salve le disposizioni di cui all'articolo III, responsabili in solido per la totalità del danno che non possa essere ragionevolmente ripartito.

Articolo 6

L'articolo V della Convenzione del 1969 sulla responsabilità è modificato come segue:

Il paragrafo 1 è sostituito dal testo seguente:

1. Il proprietario di una nave ha diritto di limitare la propria responsabilità ai sensi della presente Convenzione ad un ammontare totale, per ogni incidente, calcolato come segue:

- a) 3 milioni di unità di conto per una nave la cui stazza non superi 5000 unità;
- b) per una nave la cui stazza superi tale numero di unità, per ogni unità di stazza supplementare, 420 unità di conto oltre l'ammontare menzionato nella lettera a);

l'ammontare totale non può peraltro eccedere in alcun caso 59,7 milioni di unità di conto.

2. *Il paragrafo 2 è sostituito dal testo seguente:*

2. Il proprietario non ha diritto di limitare la propria responsabilità ai sensi della presente Convenzione se è provato che il danno da inquinamento risulta da un atto o da un'omissione da lui commesso personalmente con l'intenzione di provocare tale danno, o temerariamente e con la consapevolezza che ne deriverebbe probabilmente tale danno.

3. *Il paragrafo 3 è sostituito dal testo seguente:*

3. Per potersi avvalere della limitazione prevista al paragrafo 1 del presente articolo, il proprietario deve costituire un fondo per la somma totale che rappresenta il limite della sua responsabilità presso il tribunale od ogni altra autorità competente di uno qualsiasi degli Stati contraenti in cui possa essere promossa un'azione in base all'articolo IX. Tale fondo può essere costituito sia mediante il deposito della somma, che con la presentazione di una garanzia bancaria o di ogni altra garanzia accettabile ammessa dalla legge dello Stato contraente sul territorio del quale il fondo è costituito, e ritenuta soddisfacente dal tribunale o da ogni altra autorità competente.

4. *Il paragrafo 9 è sostituito dal testo seguente:*

9. a) L'«unità di conto» menzionata nel paragrafo 1 del presente articolo è il diritto di prelievo speciale quale definito dal Fondo monetario internazionale. Gli importi di cui al paragrafo 1 sono convertiti in moneta nazionale in base al valore di detta moneta rispetto al diritto di prelievo speciale, alla data della costituzione del fondo contemplato nel paragrafo 3. Il valore, in diritto di prelievo speciale, della moneta nazionale di uno Stato contraente membro del Fondo monetario internazionale è calcolato secondo il metodo di valutazione applicato dal Fondo monetario internazionale alla data in questione per le sue operazioni e transazioni. Il valore, in diritto di prelievo speciale, della moneta nazionale di uno Stato contraente non membro del Fondo monetario internazionale è calcolato secondo quanto stabilito da detto Stato.

9. b) Tuttavia, uno Stato non membro del Fondo monetario internazionale e la cui legislazione non permette di applicare le disposizioni del paragrafo 9 a), può, al momento della ratifica, dell'accettazione o dell'approvazione della presente Convenzione, o dell'adesione alla medesima, o in qualunque altro momento successivo, dichiarare che l'unità di conto di cui al paragrafo 9 a) è pari a 15 franchi oro. Il franco oro considerato nel presente paragrafo corrisponde a 65,5 milligrammi d'oro al titolo di novecento millesimi di fino. La conversione del franco oro nella moneta nazionale è effettuata conformemente alla legislazione dello Stato interessato.

9. c) Il calcolo menzionato nell'ultimo periodo del paragrafo 9 a) e la conversione di cui al paragrafo 9 b) devono essere fatti, per quanto possibile, in modo che gli importi previsti nel paragrafo 1 corrispondano in moneta nazionale al valore reale che risulterebbe dall'applicazione dei primi tre periodi del paragrafo 9 a). Gli Stati contraenti comunicano al depositario il loro metodo di calcolo conforme al paragrafo 9 a) o i risultati della conversione conforme al paragrafo 9 b), secondo i casi, al momento del deposito del loro strumento di ratifica, d'accettazione o d'approvazione della presente Convenzione o di adesione alla medesima, e ogni qual volta abbia luogo una modifica di tale metodo di calcolo o di tali risultati.

5. *Il paragrafo 10 è sostituito dal testo seguente:*

10. Ai fini del presente articolo, la stazza della nave è la stazza lorda determinata conformemente alle norme sulla stazzatura previste nell'Allegato I della Convenzione internazionale del 1969 sulla stazzatura delle navi.

6. *Il secondo periodo del paragrafo 11 è sostituito dal testo seguente:*

Tale fondo può essere costituito anche se, in virtù delle disposizioni di cui al paragrafo 2, il proprietario non ha diritto di limitare la propria responsabilità, ma in questo caso la costituzione non pregiudica i diritti delle vittime nei confronti del proprietario della nave.

Articolo 7

L'articolo VII della Convenzione del 1969 sulla responsabilità è modificata come segue:

1. I primi due periodi del paragrafo 2 sono sostituiti dal testo seguente:

Un certificato che attesti che un'assicurazione od altra garanzia finanziaria è in corso di validità conformemente alle disposizioni della presente Convenzione è rilasciato per ogni nave, dopo che l'autorità competente dello Stato contraente abbia accertato che la nave soddisfa alle disposizioni del paragrafo 1. Ove si tratti di nave immatricolata in uno Stato contraente, tale certificato è rilasciato o autenticato dall'autorità competente dello Stato d'immatricolazione della nave; ove si tratti di nave non immatricolata in uno Stato contraente, il certificato può essere rilasciato o autenticato dall'autorità competente di qualsiasi Stato contraente.

2. *Il paragrafo 4 è sostituito dal testo seguente:*

4. Il certificato deve trovarsi a bordo della nave e una copia deve essere depositata presso il servizio che tiene il registro di immatricolazione della nave o, se la nave non è immatricolata in uno Stato contraente, presso il servizio dello Stato che ha rilasciato o autenticato il certificato.

3. *Il primo periodo del paragrafo 7 è sostituito dal testo seguente:*

I certificati rilasciati o autenticati sotto la responsabilità di uno Stato contraente, in applicazione del paragrafo 2, sono riconosciuti dagli altri Stati contraenti a tutti i fini della presente Convenzione e sono considerati da detti Stati come aventi lo stesso valore dei certificati rilasciati e autenticati da essi stessi, anche quando si tratti di una nave non immatricolata in uno Stato contraente.

4. *Nel secondo periodo del paragrafo 7, le parole «allo Stato d'immatricolazione» sono sostituite da «allo Stato che ha rilasciato o autenticato il certificato».*

5. *Il secondo periodo del paragrafo 8 è sostituito dal testo seguente:*

In tal caso il convenuto può, anche se il proprietario non ha diritto di limitare la propria responsabilità conformemente all'articolo V paragrafo 2, invocare i limiti di responsabilità previsti dall'articolo V paragrafo 1.

Articolo 8

L'articolo IX della Convenzione del 1969 sulla responsabilità è modificato come segue:

Il paragrafo 1 è sostituito dal testo seguente:

1. Quando un incidente ha causato un danno da inquinamento sul territorio, ivi compreso il mare territoriale, o in una zona quale definita nel-

l'articolo II, di uno o più Stati contraenti, o quando sono state adottate misure di salvaguardia per prevenire o attenuare ogni danno da inquinamento su tale territorio, ivi compreso il mare territoriale, o in tale zona, la domanda di risarcimento potrà essere presentata soltanto davanti ai tribunali di detto o detti Stati contraenti. Il convenuto deve essere informato, entro un termine ragionevole, della presentazione di tali domande.

Articolo 9

Dopo l'articolo XII della Convenzione del 1969 sulla responsabilità, due nuovi articoli sono inseriti come segue:

Articolo XII^{bis} Disposizioni transitorie

Nel caso in cui uno Stato, al momento di un incidente, è nel contempo Parte della presente Convenzione e della Convenzione del 1969 sulla responsabilità, si applicano le disposizioni transitorie seguenti:

- a) Se un incidente ha causato danni da inquinamento compresi nell'ambito di applicazione della presente Convenzione, la responsabilità regolata da quest'ultima è considerata assunta se e nella misura in cui essa è regolata anche dalla Convenzione del 1969 sulla responsabilità;
- b) Se un incidente ha causato danni da inquinamento compresi nell'ambito di applicazione della presente Convenzione e lo Stato è parte tanto della presente Convenzione, quanto della Convenzione internazionale del 1971 concernente la creazione di un Fondo internazionale d'indennizzo per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi, la responsabilità che resta da assumere dopo l'applicazione delle disposizioni del paragrafo a) del presente articolo è regolata dalla presente Convenzione solo nella misura in cui i danni da inquinamento non siano stati pienamente risarciti in applicazione delle disposizioni di detta Convenzione nel 1971;
- c) Ai fini dell'applicazione dell'articolo III paragrafo 4 della presente Convenzione, i termini «la presente Convenzione» vanno interpretati come riferiti, secondo il caso, alla presente Convenzione o alla Convenzione del 1969 sulla responsabilità;
- d) Ai fini dell'applicazione dell'articolo V paragrafo 3 della presente Convenzione, l'ammontare totale del fondo che deve essere costituito è ridotto dell'importo per il quale la responsabilità è considerata assunta conformemente al paragrafo a) del presente articolo.

Articolo XII^{ter}

Le clausole finali della presente Convenzione sono gli articoli 12-19 del Protocollo del 1984 della Convenzione del 1969 sulla responsabilità. Nella presente Convenzione, i riferimenti agli Stati contraenti sono considerati come riferimenti agli Stati contraenti di tale Protocollo.

Articolo 10

Il modello di certificato unito in allegato alla Convenzione del 1969 sulla responsabilità è sostituito dal modello unito in allegato al presente Protocollo.

Articolo 11

1. La Convenzione del 1969 sulla responsabilità e il presente Protocollo sono, per le parti del presente Protocollo, considerati e interpretati come un solo strumento.

2. Gli articoli I-XIII^{ter}, ivi compreso il modello di certificato, della Convenzione del 1969 sulla responsabilità, quale modificata dal presente Protocollo, sono designati con il termine di «Convenzione internazionale del 1984 sulla responsabilità per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi» («Convenzione del 1984 sulla responsabilità»).

Clausole finali

Articolo 12 Firma, ratifica ecc.

1. Il presente Protocollo è aperto alla firma di tutti gli Stati a Londra dal 1° dicembre 1984 al 30 novembre 1985.

2. Con riserva delle disposizioni del paragrafo 4, ogni Stato può divenire Parte del presente Protocollo mediante:

- a) firma con riserva di ratifica, accettazione o approvazione, seguita da ratifica, accettazione o approvazione; o
- b) adesione.

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

4. Ogni Stato contraente della Convenzione internazionale del 1971 concernente la creazione di un Fondo internazionale d'indennizzo per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi, designata in seguito «Convenzione del 1971 concernente la creazione del Fondo», può ratificare, accettare o approvare il presente Protocollo, o aderirvi, soltanto se ratifica, accetta od approva nel contempo il Protocollo del 1984 di detta convenzione o se vi aderisce, salvo che denunci la Convenzione del 1971 concernente la creazione del Fondo, con effetto dalla data dell'entrata in vigore per tale Stato del presente Protocollo.

5. Uno Stato che è parte del presente Protocollo ma non è parte della Convenzione del 1969 sulla responsabilità è vincolato dalle disposizioni della Convenzione del 1969 sulla responsabilità, quale modificata dal presente Protocollo, nei confronti degli altri Stati Parti del Protocollo, ma non è vincolato dalle disposizioni della Convenzione del 1969 sulla responsabilità nei confronti degli Stati Parti di tale convenzione.

6. Ogni strumento di ratifica, d'accettazione, d'approvazione o di adesione, depositato dopo l'entrata in vigore di un emendamento della Convenzione del 1969 sulla responsabilità, quale modificata dal presente Protocollo, s'intende riferito alla Convenzione così modificata e come modificata da detto emendamento.

Articolo 13 Entrata in vigore

1. Il presente Protocollo entra in vigore dodici mesi dopo che dieci Stati, tra cui sei che abbiano ciascuno almeno un milione di unità di stazza lorda in navi cisterna, hanno depositato uno strumento di ratifica, d'accettazione, d'approvazione o d'adesione presso il Segretario generale dell'Organizzazione.

2. Tuttavia, ogni Stato contraente della Convenzione del 1971 concernente la creazione del Fondo può, al momento del deposito del proprio strumento di ratifica, d'accettazione, d'approvazione o d'adesione relativo al presente Protocollo, dichiarare che tale strumento è ritenuto senza effetto ai fini del presente articolo fino alla scadenza del termine di sei mesi previsto dall'articolo 31 del Protocollo del 1984 della Convenzione del 1971 concernente la creazione del Fondo. Uno Stato non contraente della Convenzione del 1971 concernente la creazione del Fondo che deposita uno strumento di ratifica, d'accettazione, d'approvazione o d'adesione relativo al Protocollo del 1984 della Convenzione del 1971 concernente la creazione del Fondo, può anche emettere nel contempo una dichiarazione conformemente al presente paragrafo.

3. Ogni Stato che abbia fatto una dichiarazione conformemente al paragrafo precedente può ritirarla in qualsiasi momento mediante notificazione diretta al Segretario generale dell'Organizzazione. Ogni revoca così attuata ha effetto alla data in cui la notificazione è stata ricevuta, a condizione che risulti che detto Stato abbia depositato a tale data il suo strumento di ratifica, d'accettazione, d'approvazione o d'adesione relativo al presente Protocollo.

4. Per ogni Stato che lo ratifichi, lo accetti, lo approvi o vi aderisca dopo che siano state adempiute le condizioni d'entrata in vigore previste nel paragrafo 1, il presente Protocollo entra in vigore dodici mesi dalla data del deposito da parte di tale Stato dello strumento corrispondente.

Articolo 14 Revisione e modifica

1. L'Organizzazione può convocare una conferenza per la revisione o la modifica della Convenzione del 1984 sulla responsabilità.

2. L'Organizzazione convoca una conferenza degli Stati contraenti per rivedere o modificare la Convenzione del 1984 sulla responsabilità, su richiesta di almeno un terzo degli Stati contraenti.

Articolo 15 Modifica dei limiti di responsabilità

1. Su richiesta di almeno un quarto degli Stati contraenti, ogni proposta tendente a modificare i limiti di responsabilità previsti nell'articolo V paragrafo 1 della Convenzione quale modificata dal presente Protocollo è trasmessa dal Segretario generale dell'Organizzazione a tutti i Membri dell'Organizzazione e a tutti gli Stati contraenti.
2. Ogni emendamento proposto e diffuso secondo la procedura di cui sopra è sottoposto al Comitato giuridico dell'Organizzazione per esame non prima di sei mesi dalla data in cui è stato diffuso.
3. Tutti gli Stati contraenti della Convenzione quale modificata dal presente Protocollo, siano essi Membri dell'Organizzazione o non lo siano, sono autorizzati a partecipare alle deliberazioni del Comitato giuridico destinate a esaminare e ad adottare gli emendamenti.
4. Gli emendamenti sono adottati alla maggioranza dei due terzi degli Stati contraenti presenti e votanti in seno al Comitato giuridico ampliato conformemente al paragrafo 3, a condizione che siano presenti al momento del voto almeno la metà degli Stati contraenti.
5. Nel pronunciarsi su di una proposta tendente a modificare i limiti di responsabilità, il Comitato tiene conto dell'esperienza acquisita in materia d'incidenti e, in particolare, dell'ammontare dei danni che ne risultano, delle fluttuazioni di valore delle monete e dell'influenza che avrebbe l'emendamento sul costo delle assicurazioni. Esso tiene altresì conto delle relazioni esistenti tra i limiti previsti nell'articolo V paragrafo 1 della Convenzione quale modificata dal presente Protocollo, e i limiti previsti nell'articolo 4 paragrafo 4 della Convenzione del 1984 concernente la creazione di un Fondo internazionale d'indennizzo per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi.
6. a) Un emendamento tendente a modificare i limiti di responsabilità in virtù del presente articolo non può essere esaminato prima della scadenza di un termine di cinque anni dalla data in cui il presente Protocollo è stato aperto alla firma, né prima della scadenza di un termine di cinque anni dalla data di entrata in vigore di un emendamento anteriore adottato in virtù del presente articolo. Un emendamento previsto in virtù del presente articolo non può essere esaminato prima dell'entrata in vigore del presente Protocollo.
 - b) Un limite di responsabilità non può essere aumentato in modo da eccedere un importo corrispondente al limite fissato nella Convenzione quale modificata dal presente Protocollo, maggiorato del 6 per cento all'anno, calcolato secondo il principio dell'interesse composto, a partire dalla data in cui il presente Protocollo è stato aperto alla firma.
 - c) Un limite di responsabilità non può essere aumentato in modo da eccedere un importo corrispondente al triplo del limite fissato nella Convenzione quale modificata dal presente Protocollo.
7. Ogni emendamento adottato conformemente al paragrafo 4 del presente articolo è notificato dall'Organizzazione a tutti gli Stati contraenti. L'emenda-

mento si ritiene accettato alla scadenza di un termine di diciotto mesi dalla data della sua notifica, salvo che durante detto periodo di tempo almeno un quarto degli Stati contraenti al momento dell'adozione dell'emendamento comunichino all'Organizzazione che essi non l'accettano, nel quale caso l'emendamento è respinto e non produce alcun effetto.

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

9. Tutti gli Stati contraenti sono vincolati dall'emendamento, salvo che denuncino il presente Protocollo, conformemente all'articolo 16 paragrafi 1 e 2, almeno sei mesi prima dell'entrata in vigore di tale emendamento. La denuncia ha effetto al momento in cui l'emendamento entra in vigore.

10. Se un emendamento è stato adottato dal Comitato ma il termine di accettazione di diciotto mesi non è ancora scaduto, ogni Stato che divenga Stato contraente durante detto periodo è vincolato da tale emendamento se esso entra in vigore. Uno Stato che divenga Stato contraente dopo la scadenza di questo termine è vincolato da ogni emendamento che sia stato accettato conformemente al paragrafo 7. Nei casi contemplati nel presente paragrafo, uno Stato è vincolato da un emendamento dalla data d'entrata in vigore dell'emendamento, o dalla data in vigore del presente Protocollo per tale Stato ove quest'ultima data sia posteriore.

Articolo 16 Denuncia

1. Il presente Protocollo può essere denunciato da qualunque Parte in qualsiasi momento a partire dalla data in cui esso è entrato in vigore nei confronti di tale Parte.

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

3. La denuncia ha effetto dodici mesi dopo la data del deposito dello strumento di denuncia presso il Segretario generale dell'Organizzazione, o alla scadenza del periodo più lungo eventualmente specificato in tale strumento.

4. Nelle relazioni tra le Parti del presente Protocollo, la denuncia effettuata da una di esse della Convenzione del 1969 sulla responsabilità, in virtù dell'articolo XVI di detta convenzione, non può in alcun caso essere interpretata come denuncia della Convenzione del 1969 sulla responsabilità, quale modificata dal presente Protocollo.

5. La denuncia del Protocollo del 1984 della Convenzione del 1971 concernente la creazione del Fondo, effettuata da uno Stato che rimane Parte della Convenzione del 1971 concernente la creazione del Fondo, è considerata quale denuncia del presente Protocollo. Tale denuncia ha effetto alla data in cui la denuncia del Protocollo del 1984 della Convenzione del 1971 concernente la creazione del Fondo ha effetto conformemente all'articolo 32 di quest'ultimo Protocollo.

Articolo 17 Deposito

1. Il presente Protocollo e tutti gli emendamenti accettati in virtù dell'articolo 15 sono depositati presso il Segretario generale dell'Organizzazione.
2. Il Segretario generale dell'Organizzazione:
 - a) informa tutti gli Stati che hanno il firmato il presente Protocollo o che vi hanno aderito:
 - i) di ogni nuova firma o di ogni nuovo deposito di strumento, nonché della data in cui tale firma o tale deposito è stato effettuato;
 - ii) di ogni dichiarazione e notificazione effettuate in virtù dell'articolo 13 e di ogni dichiarazione e comunicazione effettuate in virtù dell'articolo V paragrafo 9 della Convenzione del 1984 sulla responsabilità;
 - iii) della data d'entrata in vigore del presente Protocollo;
 - iv) di ogni proposta tendente a modificare i limiti di responsabilità, presentata conformemente all'articolo 5 paragrafo 1;
 - v) di ogni emendamento adottato conformemente all'articolo 15 paragrafo 4;
 - vi) di ogni emendamento che si ritiene accettato in virtù dell'articolo 15 paragrafo 7 nonché della data in cui l'emendamento entra in vigore, conformemente ai paragrafi 8 e 9 di tale articolo;
 - vii) del deposito di ogni strumento di denuncia del presente Protocollo, nonché della data in cui tale deposito ha avuto luogo e della data in cui la denuncia ha effetto;
 - viii) di ogni denuncia che si ritiene effettuata in virtù dell'articolo 16 paragrafo 5;
 - ix) di ogni comunicazione prevista da un articolo del presente Protocollo;
 - b) trasmette copie certificate conformi del presente Protocollo a tutti gli Stati che l'hanno firmato o che vi hanno aderito.
3. All'entrata in vigore del presente Protocollo, il Segretario generale dell'Organizzazione ne trasmette una copia certificata conforme al Segretario dell'Organizzazione delle Nazioni Unite per la sua registrazione e pubblicazione conformemente all'articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite.

Articolo 18 Lingue

Il presente Protocollo è fatto in un unico esemplare nelle lingue araba, cinese, francese, inglese, russa e spagnola, ognuno di questi testi facente ugualmente fede.

In fede di che i sottoscritti, debitamente autorizzati a tale scopo dai rispettivi Governi, hanno firmato il presente Protocollo.

Fatto a Londra, il 25 maggio 1984.

(Seguono le firme)

Allegato

Certificato di assicurazione o altra garanzia finanziaria relativa alla responsabilità civile per i danni imputabili all'inquinamento da idrocarburi

Rilasciato in conformità delle disposizioni dell'articolo VII della Convenzione Internazionale per la Responsabilità civile per i danni prodotti da inquinamento da idrocarburi, 1969.

Nome della nave	Lettere o numeri distintivi	Porto d'immatricolazione	Nome e indirizzo del proprietario
-----------------	-----------------------------	--------------------------	-----------------------------------

Il sottoscritto garantisce che la nave sopraindicata è coperta da polizza di assicurazione o da altra garanzia finanziaria in conformità delle disposizioni dell'articolo VII della Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni prodotti da inquinamento da idrocarburi.

Tipo di garanzia

.....

Durata della garanzia

.....

Nominativo e indirizzo dell'assicuratore (o degli assicuratori) e (o) della persona (o delle persone) che hanno fornito una garanzia finanziaria

Nome

Indirizzo

.....

Questo certificato è valido fino al

Rilasciato o autenticato dal Governo

.....
(nome completo dello Stato)

Fatto a il
(luogo) (data)

.....
(firma e qualifica del funzionario che rilascia o autentica il certificato)

Note esplicative:

1. Designando lo Stato si può, ove lo si voglia, indicare l'autorità pubblica competente del Paese nel quale il certificato è rilasciato.
2. Quando l'ammontare totale della garanzia derivi da fonti diverse converrà indicare l'ammontare fornito da ognuna di esse.
3. Quando la garanzia sia fornita in forme diverse converrà enumerarle.
4. Alla voce «Durata della garanzia», converrà precisare la data in cui questa entra in vigore.

Convenzione del 1976 sulla limitazione della responsabilità in materia di rivendicazioni marittime

Gli Stati Parti della presente Convenzione,

Avendo riconosciuto l'opportunità di definire, tramite accordo, alcune norme uniformi relative alla limitazione della responsabilità in materia di rivendicazioni marittime,

Hanno deciso di concludere una Convenzione a questo scopo ed hanno pertanto convenuto quanto segue:

Capitolo I **Il diritto di limitazione**

Articolo 1 Persone aventi diritto a limitare la loro responsabilità

1. I proprietari delle navi e gli addetti al recupero, come qui di seguito definiti, possono limitare la loro responsabilità conformemente alle norme della presente Convenzione relativamente alle rivendicazioni previste dall'articolo 2.
2. Il termine «proprietario di nave» indica il proprietario, il noleggiatore, l'armatore, l'armatore gerente di una nave d'alto mare.
3. «Addetto al recupero» indica ogni persona che presta servizio in connessione diretta con le operazioni di salvataggio. Le operazioni di salvataggio comprendono anche le operazioni di cui all'articolo 2 paragrafo 1 lettera d), e) ed f).
4. Se vengono presentate rivendicazioni di cui all'articolo 2 nei confronti di qualsiasi persona la cui azione, negligenza o inadempienza coinvolgono la responsabilità del proprietario o dell'addetto al salvataggio, tale persona avrà diritto di avvalersi della limitazione della responsabilità contemplata nella presente Convenzione.
5. Nella presente Convenzione per «responsabilità del proprietario di nave» s'intenderà la responsabilità in una causa intentata contro la nave.
6. L'assicuratore che copre le responsabilità relative a rivendicazioni soggette a limitazione, conformemente alle norme della presente Convenzione, avrà diritto ai benefici della presente Convenzione nella stessa misura dell'assicurato.

¹⁾ Dal testo originale francese.

7. Il fatto di invocare la limitazione della responsabilità non costituirà un'ammissione di responsabilità.

Articolo 2 Rivendicazioni soggette a limitazione

1. Fatti salvi gli articoli 3 e 4, le seguenti rivendicazioni, qualunque possa essere il fondamento della responsabilità, saranno soggette alle limitazioni di responsabilità:

- a) rivendicazioni relative a morte, lesioni personali, perdita o danni a beni (ivi inclusi danni ad opere portuali, bacini e alle idrovie portuali ed agli aiuti alla navigazione) che si verifichino a bordo o in connessione diretta con l'esercizio della nave o con le operazioni di salvataggio e i conseguenti danni che ne derivino;
- b) rivendicazioni relative a danni derivanti da ritardi nel trasporto marittimo di carico, passeggeri o del loro bagaglio;
- c) rivendicazioni relative ad altri danni derivanti dalla violazione di diritti diversi dai diritti contrattuali, che si verifichino in connessione diretta con l'esercizio della nave o con le operazioni di salvataggio;
- d) rivendicazioni relative al recupero, rimozione, distribuzione o volte a rendere inoffensiva una nave che sia affondata, naufragata, incagliata o abbandonata, compresa ogni cosa che sia o sia stata a bordo di tale nave;
- e) rivendicazioni relative alla rimozione, distruzione o volte a rendere inoffensivo il carico di una nave;
- f) rivendicazioni presentate da una persona diversa da quella responsabile, relativamente a provvedimenti presi al fine di prevenire o ridurre al minimo i danni per i quali la persona responsabile può limitare la propria responsabilità, conformemente alla presente Convenzione, e gli ulteriori danni causati da tali provvedimenti.

2. Le rivendicazioni di cui al paragrafo 1 saranno soggette a limitazione della responsabilità anche se sono oggetto di ricorso o di indennizzo, in base ad un contratto o altrimenti. Tuttavia, le rivendicazioni presentate ai sensi del paragrafo 1 lettera d), lettera e) e lettera f) non saranno soggette a limitazione della responsabilità nella misura in cui sono connesse alla remunerazione in base ad un contratto con la persona responsabile.

Articolo 3 Rivendicazioni escluse dalla limitazione.

Le norme della presente Convenzione non si applicheranno a:

- a) rivendicazioni relative alle operazioni di salvataggio o ai contributi per avaria comune;
- b) rivendicazioni relative a danni per inquinamento da idrocarburi ai sensi della Convenzione Internazionale sulla Responsabilità Civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi, del 29 novembre 1969, o di ogni suo emendamento o Protocollo in vigore;

- c) rivendicazioni soggette a qualsiasi Convenzione internazionale o legislazione nazionale che regoli o proibisca la limitazione della responsabilità per danni nucleari;
- d) rivendicazioni contro il proprietario di una nave a propulsione nucleare per danni nucleari;
- e) rivendicazioni da parte di persone al servizio del proprietario della nave o degli addetti al salvataggio i cui compiti siano connessi ai servizi della nave o alle operazioni di salvataggio, ivi incluse le rivendicazioni dei loro eredi, successori legittimi, o altre persone aventi diritto a presentare tali rivendicazioni, se in base alla legge che regola il contratto d'ingaggio tra il proprietario della nave o l'addetto al salvataggio e detto personale di servizio, il proprietario della nave o l'addetto al salvataggio non ha il diritto di limitare la sua responsabilità in relazione a tali rivendicazioni, ovvero se, in forza di tale legge, a questi è permesso solo di limitare la propria responsabilità ad un ammontare superiore a quello previsto all'articolo 6.

Articolo 4 Comportamento che preclude la limitazione

Una persona non avrà il diritto di limitare la propria responsabilità se verrà provato che il danno è dovuto ad un proprio atto o omissione nell'intento di causare tale danno o sconsideratamente e nella consapevolezza che ne sarebbe probabilmente derivato tale danno.

Articolo 5 Compensazione delle rivendicazioni

Qualora una persona avente il diritto di limitare la propria responsabilità, ai sensi delle disposizioni della presente Convenzione, vanti una rivendicazione nei confronti del reclamante risultante dallo stesso evento, le loro rispettive rivendicazioni verranno compensate tra loro e le disposizioni della presente Convenzione si applicheranno solo all'eventuale differenza a saldo.

Capitolo II **Limiti della responsabilità**

Articolo 6 Limiti generali

1. I limiti della responsabilità relativa alle rivendicazioni diverse da quelle citate nell'articolo 7, derivanti da uno stesso evento, verranno calcolati come segue:

- a) per quanto riguarda le rivendicazioni relative a morte o lesioni personali,
 - i) 333 000 unità di conto per una nave di tonnellaggio non superiore alle 500 tonnellate;
 - ii) per una nave di tonnellaggio superiore, l'ammontare seguente, in aggiunta a quello citato al punto i):

- per ogni tonnellata dalle 501 alle 3000 tonnellate, 500 unità di conto;
 per ogni tonnellata dalle 3001 alle 30 000 tonnellate, 333 unità di conto;
 per ogni tonnellata dalle 30 001 alle 70 000 tonnellate, 250 unità di conto; e
 per ogni tonnellata superiore alle 70 000 tonnellate, 167 unità di conto;
- b) per quanto riguarda ogni altra rivendicazione,
- i) 167 000 unità di conto per una nave di tonnellaggio non superiore alle 500 tonnellate,
 - ii) per una nave con un tonnellaggio superiore, l'ammontare seguente, in aggiunta a quello citato al punto i):
 per ogni tonnellata dalle 501 alle 30 000 tonnellate, 167 unità di conto;
 per ogni tonnellata dalle 30 001 alle 70 000, 125 unità di conto; e
 per ogni tonnellata superiore alle 70 000 tonnellate, 83 unità di conto.

2. Qualora l'ammontare calcolato in conformità con il paragrafo 1 lettera a) sia insufficiente a saldare interamente le rivendicazioni ivi previste, l'ammontare calcolato in conformità con il paragrafo 1 lettera b) sarà disponibile per il pagamento della rimanenza non saldata delle rivendicazioni di cui al paragrafo 1 lettera a), e tale rimanenza non saldata concorrerà alle rivendicazioni di cui al paragrafo 1 lettera b).

3. Tuttavia, senza pregiudizio per il diritto di rivendicazione relativo a morte o lesioni personali, conformemente al paragrafo 2, uno Stato Parte potrà stabilire nella sua legislazione nazionale che le rivendicazioni per danni alle opere portuali, ai bacini ed alle idrovie portuali ed agli aiuti alla navigazione avranno, rispetto alle altre rivendicazioni di cui al paragrafo 1 lettera b), la priorità che sarà prevista da detta legislazione.

4. I limiti della responsabilità relativa a qualsiasi addetto al salvataggio che non operi da alcuna nave, o relativa a qualsiasi addetto al salvataggio che operi solo a bordo della nave alla quale o per la quale sta prestando opera di salvataggio, verranno calcolati conformemente ad una stazza di 1500 tonnellate.

5. Ai fini della presente Convenzione, il tonnellaggio della nave sarà la stazza lorda calcolata conformemente alle norme relative alla stazzatura contenute nell'allegato 1 della Convenzione Internazionale sulla stazzatura delle Navi, del 1969.

Articolo 7 Limite per le rivendicazioni dei passeggeri

1. Per quanto riguarda le rivendicazioni connesse ad un singolo evento e relative alla morte o a lesioni personali arrecate ai passeggeri di una nave, il limite della responsabilità del proprietario della nave sarà pari ad un ammontare di

46 666 unità di conto moltiplicato per il numero di passeggeri che la nave è autorizzata a trasportare in base al certificato della nave, ma non potrà essere superiore ai 25 milioni di unità di conto.

2. Ai fini del presente articolo «rivendicazioni relative alla morte o a lesioni personali arrecate ai passeggeri di una nave» significherà ogni rivendicazione presentata da, o da parte di, qualsiasi persona trasportata da tale nave:

- a) in base ad un contratto di trasporto di passeggero; oppure
- b) chi, con il consenso del trasportatore, accompagna un veicolo o animali vivi che sono coperti da un contratto per il trasporto di merci.

Articolo 8 Unità di Conto

1. L'Unità di Conto di cui agli articoli 6 e 7 è il Diritto Speciale di Prelievo come definito al Fondo Monetario Internazionale. Gli ammontari menzionati negli articoli 6 e 7 verranno convertiti nella valuta nazionale dello Stato in cui viene richiesta la limitazione di responsabilità conformemente al valore di tale valuta alla data in cui è stato costituito il fondo di limitazione, effettuato il pagamento, o è stata data una garanzia che, in base alla legislazione di tale Stato, è equivalente al pagamento. Il valore della valuta nazionale in termini di Diritto Speciale di Prelievo di uno Stato Parte che sia membro del Fondo Monetario Internazionale verrà calcolato con il metodo di valutazione applicato dal Fondo Monetario Internazionale, in vigore alla data in questione, per le sue operazioni e transazioni. Il valore di una valuta nazionale, in termini di Diritto Speciale di Prelievo di uno Stato Parte che non sia membro del Fondo Monetario Internazionale verrà calcolato nel modo fissato da tale Stato Parte.

2. Ciò nonostante, gli Stati che non sono membri del Fondo Monetario Internazionale e la cui legislazione non permetta l'applicazione delle disposizioni del paragrafo 1 potranno, al momento della firma senza riserva per quanto attiene alla ratifica, accettazione o approvazione, o al momento della ratifica, accettazione o approvazione o adesione, o in qualsiasi momento successivo, dichiarare che i limiti della responsabilità previsti dalla presente Convenzione da applicare nel proprio territorio vengono fissati come segue:

- a) per quanto riguarda l'articolo 6 paragrafo 1 lettera a) ad un ammontare di:
 - i) 5 milioni di unità monetarie per una nave di tonnellaggio non superiore alle 500 tonnellate;
 - ii) per una nave di tonnellaggio superiore, l'ammontare che segue in aggiunta a quello citato al punto i):
 - per ogni tonnellata dalle 501 alle 3000 tonnellate, 7500 unità monetarie;
 - per ogni tonnellata dalle 3001 alle 30 000 tonnellate, 5000 unità monetarie;
 - per ogni tonnellata dalle 30 001 alle 70 000 tonnellate, 3750 unità monetarie; e

- per ogni tonnellata superiore alle 70 000 tonnellate, 2500 unità monetarie; e
- b) per quanto riguarda l'articolo 6 paragrafo 1 lettera b), ad un ammontare di:
- i) 2,5 milioni di unità monetarie per una nave di tonnellaggio non superiore alle 500 tonnellate;
 - ii) per una nave con un tonnellaggio superiore, l'ammontare che segue in aggiunta a quello citato al punto i):
per ogni tonnellata dalle 501 alle 30 000 tonnellate, 2500 unità monetarie;
per ogni tonnellata dalle 30 001 alle 70 000, 1850 unità monetarie;
e
per ogni tonnellata superiore alle 70 000 tonnellate, 1250 unità monetarie; e
- c) per quanto riguarda l'articolo 7 paragrafo 1 ad un ammontare di 700 000 unità monetarie moltiplicate per il numero di passeggeri che la nave è autorizzata a trasportare in base al suo certificato, ma non superiore a 375 milioni di unità monetarie.

I paragrafi 2 e 3 dell'articolo 6 si applicano in conformità ai comma a) e b) del presente paragrafo.

3. L'unità monetaria di cui al paragrafo 2 corrisponde a sessantacinque milligrammi e mezzo di oro fino a titolo novecento. La conversione degli ammontari di cui al paragrafo 2 nella valuta nazionale verrà effettuata conformemente alla legislazione dello Stato interessato.

4. Il calcolo di cui all'ultima frase del paragrafo 1 e la conversione di cui al paragrafo 3 verranno effettuati in modo tale da esprimere nella valuta nazionale dello Stato Parte il valore reale più vicino possibile agli ammontari degli articoli 6 e 7 ivi espressi in unità di conto. Gli Stati Parte dovranno comunicare al depositario il metodo di calcolo in ottemperanza al paragrafo 1, o il risultato della conversione di cui al paragrafo 3, a seconda del caso, al momento della firma senza riserva per quanto attiene alla notifica, accettazione o approvazione, o al momento del deposito di uno strumento di cui all'articolo 16, ed ogni qualvolta vi sia un cambiamento nel metodo di calcolo o nel risultato della conversione.

Articolo 9 Cumulo delle rivendicazioni

1. I limiti della responsabilità determinati conformemente all'articolo 6 si applicheranno all'insieme delle rivendicazioni derivanti da uno stesso evento:

- a) nei confronti della persona o persone di cui al paragrafo 2 dell'articolo 1 e di ogni persona delle cui azioni, negligenza o inadempienza essa o esse siano responsabili; oppure
- b) nei confronti del proprietario di una nave che presta opera di salvataggio da tale nave e dell'addetto o addetti alle operazioni di salvataggio che

agiscono da tale nave e ogni persona delle cui azioni, negligenza o inadempienza egli o essi siano responsabili; oppure

- c) nei confronti dell'addetto o addetti al salvataggio che non agiscano da una nave o che stiano agendo esclusivamente a bordo della nave alla quale o per la quale vengono prestati i servizi del salvataggio ed ogni persona delle cui azioni, negligenza o inadempienza egli o essi siano responsabili.

2. I limiti della responsabilità determinati conformemente all'articolo 7 si applicheranno all'insieme delle rivendicazioni ivi contemplate e derivanti da uno stesso evento nei confronti della persona o delle persone di cui al paragrafo 2 dell'articolo 1 rispetto alla nave di cui all'articolo 7 e di ogni persona delle cui azioni, negligenza o inadempienza essa o esse siano responsabili.

Articolo 10 Limitazione della responsabilità senza costituzione di un fondo di limitazione

1. La limitazione della responsabilità potrà essere invocata anche se non è stato costituito il fondo di limitazione di cui all'articolo 11. Tuttavia, uno Stato Parte potrà stabilire nella propria legislazione nazionale che, qualora venga intentata una causa dinnanzi ai propri tribunali per ottenere il pagamento di una rivendicazione soggetta alla limitazione, una persona responsabile potrà invocare il diritto a limitare la propria responsabilità solo se è stato costituito un fondo di limitazione conformemente alle disposizioni della presente Convenzione, o se viene costituito allorché viene invocato il diritto alla limitazione.

2. Se viene invocato il diritto alla limitazione senza la costituzione di un fondo di limitazione, si applicheranno similmente le disposizioni dell'articolo 12.

3. Le norme di procedura concernenti l'applicazione del presente articolo verranno fissate conformemente alla legislazione nazionale dello Stato Parte nel quale viene intentata la causa.

Capitolo III **Il fondo di limitazione**

Articolo 11 Costituzione del fondo

1. Ogni persona la cui responsabilità è messa in causa potrà costituire un fondo presso il tribunale o altra autorità competente in qualsiasi Stato Parte in cui è stata promossa un'azione legale relativa a rivendicazioni soggette a limitazioni. Il fondo sarà costituito per la somma degli ammontari fissati negli articoli 6 e 7 che siano applicabili alle rivendicazioni di cui tale persona possa essere responsabile, insieme ai relativi interessi maturati a partire dalla data dell'evento che ha dato luogo alla responsabilità fino alla data della costituzione del fondo. Ogni fondo così costituito sarà disponibile solo per il pagamento delle rivendicazioni per le quali può essere invocata la limitazione della responsabilità.

2. Si potrà costituire un fondo o con il deposito della somma, o fornendo una garanzia che sia accettabile, ai sensi della legislazione dello Stato Parte ove viene costituito il fondo, e sia considerata adeguata dal Tribunale o da altra autorità competente.
3. Un fondo costituito da una delle persone di cui al paragrafo 1 lettera a), b) o c) o al paragrafo 2 dell'articolo 9 o dal suo assicuratore verrà ritenuto costituito, rispettivamente, da tutte le persone di cui al paragrafo 1 lettera a), b) o c) o al paragrafo 2.

Articolo 12 Ripartizione del fondo

1. Fatte salve le disposizioni dei paragrafi 1, 2 e 3 dell'articolo 6 e dell'articolo 7, il fondo sarà ripartito tra i reclamanti in proporzione alle loro rivendicazioni riconosciute nei confronti del fondo.
2. Se, prima della ripartizione del fondo, la persona responsabile, o il suo assicuratore, ha pagato una rivendicazione nei confronti del fondo, tale persona acquista per surrogazione, e per l'ammontare che essa ha pagato, i diritti di cui la persona così risarcita avrebbe goduto ai sensi della presente Convenzione.
3. Il diritto di surrogazione di cui al paragrafo 2 potrà anche essere esercitato da persone diverse da quelle ivi menzionate rispetto a qualsiasi ammontare di risarcimento che possano aver pagato, ma solo nella misura in cui tale surrogazione è permessa ai sensi della legislazione nazionale applicabile.
4. Qualora la persona responsabile o qualsiasi altra persona stabilisca che può essere costretta a pagare, in una data successiva, in tutto o in parte, un tale ammontare di risarcimento relativamente al quale tale persona avrebbe goduto di un diritto di surrogazione, in ottemperanza ai paragrafi 2 e 3, se il risarcimento fosse stato pagato prima della ripartizione del fondo, il Tribunale o un'altra autorità competente dello Stato ove il fondo è stato costituito potrà ordinare che una somma sufficiente venga provvisoriamente accantonata per permettere a tale persona di far valere tale sua rivendicazione nei confronti del fondo, in detta data successiva.

Articolo 13 Preclusione di altre azioni

1. Ove sia stato costituito un fondo in conformità all'articolo 11, a qualsiasi persona che abbia presentato una rivendicazione nei confronti del fondo verrà precluso l'esercizio di ogni diritto relativo a tale rivendicazione nei confronti di ogni altro bene di una persona che ha costituito, o in nome della quale è stato costituito tale fondo.
2. Dopo che è stato costituito un fondo di limitazione conformemente all'articolo 11, qualsiasi nave o altro bene, appartenente ad una persona a nome della quale il fondo è stato costituito, che sia stato sequestrato o pignorato entro

la giurisdizione di uno Stato Parte per una rivendicazione che possa essere presentata nei confronti del fondo, o ogni garanzia fornita, potranno essere oggetto di revoca per ordine del tribunale o di un'altra autorità competente di tale Stato. Tuttavia, tale revoca dovrà sempre essere disposta se il fondo di limitazione è stato costituito:

- a) nel porto ove l'evento ha avuto luogo, o, se si è verificato fuori del porto, al primo porto di attracco successivo; o
- b) nel porto di sbarco, relativamente a rivendicazioni per morte o lesioni personali; o
- c) nel porto di scarico relativamente ai danni al carico; o
- d) nello Stato ove viene effettuato il sequestro.

3. Le norme dei paragrafi 1 e 2 si applicheranno solo se il ricorrente può presentare una rivendicazione nei confronti del fondo di limitazione dinnanzi al tribunale che amministra tale fondo e se il fondo è realmente disponibile e liberamente trasferibile in relazione a tale rivendicazione.

Articolo 14 Legislazione applicabile

Fatte salve le disposizioni del presente capitolo, le norme relative alla costituzione e alla ripartizione di un fondo di limitazione e tutte le norme di procedura ad esso connesse verranno regolate dalla legislazione dello Stato Parte in cui il fondo viene costituito.

Capitolo IV **Ambito di applicazione**

Articolo 15

1. La presente Convenzione si applicherà ogni qual volta una qualsiasi persona di cui all'articolo 1 cerchi di limitare la propria responsabilità dinnanzi al Tribunale di uno Stato Parte, o cerchi di ottenere il rilascio di una nave o altro bene o la revoca di qualsiasi garanzia fornita nell'ambito della giurisdizione di detto Stato Parte. Tuttavia, ciascuno Stato Parte potrà escludere, totalmente o in parte, dall'applicazione della presente Convenzione qualsiasi persona di cui all'articolo 1 che, al momento in cui le disposizioni della presente Convenzione sono invocate dinnanzi ai tribunali di tale Stato, non ha la sua residenza abituale in uno Stato Parte, o non ha la sua sede principale di attività in uno Stato Parte, o qualsiasi nave nei confronti della quale viene invocato il diritto alla limitazione o il cui rilascio viene richiesto e che, al tempo sopra specificato, non batte la bandiera di uno Stato Parte.

2. Uno Stato Parte potrà regolare attraverso specifiche disposizioni della legislazione nazionale il sistema di limitazione della responsabilità da applicarsi ai navigli che sono:

- a) secondo la legislazione di tale Stato, navi destinate alla navigazione su vie d'acqua interne;

b) navi di tonnellaggio inferiore alle 300 tonnellate.

Uno Stato Parte, che si avvale della scelta di cui al presente paragrafo, dovrà informare il depositario circa i limiti della responsabilità adottati nella propria legislazione nazionale o del fatto che non ve ne sono.

3. Uno Stato Parte potrà regolare, attraverso disposizioni specifiche di legislazione nazionale, il sistema di limitazione della responsabilità da applicarsi alle rivendicazioni derivanti da eventi in casi in cui gli interessi di persone che sono cittadini di altri Stati Parte non sono in alcun modo coinvolti.

4. I tribunali di uno Stato Parte non applicheranno la presente Convenzione a navi costruite per, o adottate per e impiegate in trivellazioni sottomarine:

a) qualora tale Stato abbia fissato, in base alla propria legislazione nazionale, un più elevato limite di responsabilità di quello diversamente stabilito nell'articolo 6; o

b) qualora tale Stato sia divenuto parte di una convenzione internazionale che regola il sistema della responsabilità applicabile a tali navi.

In un caso in cui si applichi il comma a), tale Stato Parte ne informerà conformemente il depositario.

5. La presente Convenzione non si applicherà a:

a) veicoli a cuscino d'aria;

b) piattaforme galleggianti costruite allo scopo di esplorare o sfruttare le risorse naturali del fondo marino o del relativo sottosuolo.

Capitolo V

Disposizioni finali

Articolo 16 Firma, ratifica ed adesione

1. La presente Convenzione sarà aperta alla firma di tutti gli Stati presso la Sede dell'Organizzazione intergovernativa consultiva della navigazione marittima (qui di seguito citata come «l'Organizzazione»), dal 1° febbraio 1977 fino al 31 dicembre 1977 e, successivamente, resterà aperta all'adesione.

2. Ogni Stato può divenire Parte della presente Convenzione attraverso:

a) la firma senza riserva relativamente alla ratifica, accettazione o approvazione; o

b) la firma soggetta alla ratifica, accettazione o approvazione, seguita dalla ratifica, accettazione o approvazione; o

c) l'adesione.

3. La ratifica, accettazione, approvazione, o adesione verranno effettuate mediante il deposito di uno strumento formale a tale effetto presso il Segretario generale dell'Organizzazione (qui di seguito citato come «il Segretario Generale»).

Articolo 17 Entrata in vigore

1. La presente Convenzione entrerà in vigore il primo giorno del mese successivo allo scadere di un periodo di un anno dopo la data in cui dodici Stati l'avranno firmata senza riserva relativamente alla ratifica, accettazione o approvazione, o avranno depositato il necessario strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione.
2. Per uno Stato che depositi uno strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione, o firmi senza riserva relativamente alla ratifica, accettazione, approvazione o adesione, dopo che siano stati soddisfatti i requisiti per l'entrata in vigore della presente Convenzione, ma prima della data della sua entrata in vigore, la ratifica, accettazione, approvazione o adesione o la firma senza riserva di ratifica, accettazione, approvazione o adesione avrà effetto alla data dell'entrata in vigore della Convenzione, o il primo giorno del mese successivo al novantesimo giorno dopo la data della firma o del deposito dello strumento, qualunque sia la data posteriore.
3. Per ogni Stato che diventi successivamente Parte della presente Convenzione, la Convenzione entrerà in vigore il primo giorno del mese successivo allo scadere dei novanta giorni dopo la data in cui tale Stato ha depositato il proprio strumento.
4. Per quanto attiene alle relazioni tra Stati che ratifichino, accettino o approvino la presente Convenzione o vi aderiscano, la presente Convenzione sostituirà e abrogherà la Convenzione internazionale sulla limitazione della responsabilità dei proprietari di Navi d'Alto Mare, fatta a Bruxelles il 10 ottobre 1957, e la Convenzione Internazionale per l'unificazione di talune norme relative alla limitazione della responsabilità dei proprietari di Navi d'Alto Mare, firmata a Bruxelles il 25 agosto 1924.

Articolo 18 Riserve

1. Qualsiasi Stato potrà, al momento della firma, ratifica, accettazione, approvazione o adesione, riservarsi il diritto di escludere l'applicazione dell'articolo 3 paragrafo 1 lettera d) ed e). Nessun'altra riserva sarà ammessa sulle disposizioni di sostanza della presente Convenzione.
2. Le riserve formulate al momento della firma sono soggette a riconferma al momento della ratifica, accettazione, approvazione.
3. Ogni Stato che abbia formulato una riserva alla presente Convenzione potrà ritirarla in ogni momento per mezzo di una notifica indirizzata al Segretario Generale. Tale ritiro avrà effetto alla data in cui la notifica viene ricevuta. Se nella notifica si dichiara che il ritiro di una riserva deve avere effetto in una data ivi specificata e tale data è successiva a quella della ricezione della notifica da parte del Segretario Generale, il ritiro avrà effetto in tale data successiva.

Articolo 19 Denuncia

1. La presente Convenzione potrà essere denunciata da uno Stato Parte in qualsiasi momento, dopo un anno dalla data in cui la Convenzione è entrata in vigore per tale Parte.
2. La denuncia verrà effettuata per mezzo del deposito di uno strumento presso il Segretario Generale.
3. La denuncia avrà effetto il primo giorno del mese successivo allo scadere di un anno dopo la data del deposito dello strumento, o dopo quel periodo più lungo che possa essere specificato nello strumento.

Articolo 20 Revisione ed emendamenti

1. L'Organizzazione potrà convocare una Conferenza allo scopo di rivedere o emendare la presente Convenzione.
2. L'Organizzazione convocherà una Conferenza degli Stati Parti alla presente Convenzione per rivederla o emendarla, su richiesta di almeno un terzo delle Parti.
3. Dopo la data di entrata in vigore di un emendamento alla presente Convenzione, ogni strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione depositato verrà ritenuto applicarsi alla Convenzione come emendata, salvo che nello strumento venga espressa un'intenzione contraria.

Articolo 21 Revisione degli ammontari della limitazione e dell'unità di conto dell'unità monetaria

1. Nonostante le disposizioni dell'articolo 20, l'Organizzazione convocherà una Conferenza, conformemente ai paragrafi 2 e 3 del presente articolo, al solo scopo di modificare gli ammontari specificati negli articoli 6 e 7 e nell'articolo 8 paragrafo 2 o di sostituire una o entrambe le Unità specificate nell'articolo 8 paragrafo 1 e 2 con altre Unità. Una modifica degli ammontari verrà effettuata solo a causa di un sensibile cambiamento del loro valore reale.
2. L'Organizzazione convocherà una tale Conferenza su richiesta di almeno un quarto degli Stati Parti.
3. La decisione di modificare gli ammontari o di sostituire le Unità con altre unità di conto dovrà essere adottata con una maggioranza dei due terzi degli Stati Parti presenti e votanti a tale Conferenza.
4. Ogni Stato che depositi il proprio strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione alla Convenzione, dopo l'entrata in vigore di un emendamento, applicherà la Convenzione come emendata.

Articolo 22 Depositario

1. La presente Convenzione verrà depositata presso il Segretario Generale.

2. Il Segretario Generale dovrà:

- a) trasmettere copie certificate e conformi della presente Convenzione a tutti gli Stati che sono stati invitati a prendere parte alla Conferenza sulla limitazione della responsabilità in materia di rivendicazioni marittime e ad ogni altro Stato che aderisca alla presente Convenzione;
- b) informare tutti gli Stati che hanno firmato o aderito alla presente Convenzione circa:
 - i) ogni nuova firma e ogni deposito di uno strumento ed ogni riserva formulata e le relative date;
 - ii) la data di entrata in vigore della presente Convenzione o di ogni suo emendamento;
 - iii) ogni denuncia della presente Convenzione e la data in cui ha effetto;
 - iv) ogni emendamento adottato conformemente agli articoli 20 e 21;
 - v) ogni comunicazione richiesta ai sensi di uno qualsiasi degli articoli della presente Convenzione.

3. Al momento dell'entrata in vigore della presente Convenzione, una copia certificata e conforme della stessa verrà trasmessa dal Segretario Generale al Segretariato delle Nazioni Unite per la registrazione e la pubblicazione, conformemente all'articolo 102 dello Statuto delle Nazioni Unite.

Articolo 23 Lingue

La presente Convenzione è fatta in un unico originale nelle lingue, francese, inglese, russo e spagnolo, ogni testo facente egualmente fede.

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

Fatta a Londra, il 19 novembre 1986.

(Seguono le firme)

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

Gli Stati parti della presente Convenzione,

avendo riconosciuto l'utilità di stabilire di comune accordo certe regole in materia di trasporto per mare di passeggeri e dei loro bagagli,
hanno deciso di concludere una convenzione a questo scopo e, di conseguenza,
hanno convenuto quanto segue:

Articolo 1 Definizione

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

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

¹⁾ Dal testo originale francese.

6. «bagagli di cabina» significa i bagagli che il passeggero ha nella propria cabina o di cui ha il possesso, la custodia o il controllo. Salvo che ai fini dell'applicazione del paragrafo 8 del presente articolo, i bagagli di cabina comprendono i bagagli che il passeggero ha nel suo veicolo o su di esso;
7. «perdita o danni subiti dai bagagli» include anche il danno materiale risultante dal fatto che i bagagli non siano stati restituiti al passeggero in un termine ragionevole dal momento dell'arrivo della nave sulla quale i bagagli sono stati trasportati o avrebbero dovuto esserlo, ma non comprende i ritardi dovuti a conflitti di lavoro;
8. «trasporto» comprende i periodi seguenti:
- a) per quanto concerne il passeggero e/o i suoi bagagli di cabina, il periodo di tempo durante il quale il passeggero e i suoi bagagli si trovano a bordo della nave o durante l'imbarco o lo sbarco, e il periodo di tempo durante il quale essi sono trasportati per via d'acqua dalla banchina alla nave o viceversa, se il prezzo di tale trasporto è compreso in quello del biglietto o se il mezzo adibito a tale trasporto accessorio è stato messo a disposizione dal vettore. Tuttavia, il trasporto non comprende, per quanto concerne il passeggero, il periodo di tempo durante il quale egli si trova in una stazione marittima o su di una banchina od altra installazione portuale;
 - b) per quanto concerne i bagagli di cabina, anche il periodo durante il quale il passeggero si trova in una stazione marittima o su di una banchina od altra installazione portuale, se tali bagagli sono stati presi in consegna dal vettore o dai suoi ausiliari e non sono ancora stati restituiti al passeggero;
 - c. per quanto concerne gli altri bagagli, ossia quelli che non sono bagagli di cabina, il periodo di tempo compreso tra il momento in cui sono presi in consegna dal vettore o da un suo ausiliario, a terra o a bordo, e il momento in cui sono stati restituiti dal vettore o da un suo ausiliario;
9. «trasporto internazionale» significa ogni trasporto il cui luogo di partenza e quello di destinazione sono, secondo il contratto di trasporto, situati in due Stati differenti o in un solo Stato se, secondo il contratto di trasporto o l'itinerario previsto, vi è un porto di scalo intermedio in un altro Stato;
10. «Organizzazione» significa l'Organizzazione intergovernativa consultiva per la navigazione marittima.

Articolo 2 Ambito d'applicazione

1. La presente Convenzione si applica a qualsiasi trasporto internazionale se:
- a) la nave batte bandiera di uno Stato parte della presente Convenzione od è immatricolata in tale Stato, o
 - b) il contratto di trasporto è stato concluso in uno Stato parte della presente Convenzione, o
 - c) secondo il contratto di trasporto, il luogo di partenza o di destinazione si trova in uno Stato parte della presente Convenzione.

2. Malgrado le disposizioni del paragrafo 1 del presente articolo, la presente Convenzione non si applica se il trasporto è soggetto ad un regime di responsabilità civile previsto dalle disposizioni di un'altra convenzione internazionale sul trasporto di passeggeri o dei bagagli mediante un modo di trasporto differente, nella misura in cui tali disposizioni devono essere applicate al trasporto per mare.

Articolo 3 Responsabilità del vettore

1. Il vettore è responsabile del danno risultante dalla morte o dalle lesioni personali di un passeggero e della perdita o dei danni subiti dai bagagli se l'evento che ha causato il pregiudizio ha avuto luogo nel corso del trasporto ed è imputabile a colpa o negligenza del vettore o dei suoi ausiliari nell'esercizio delle loro funzioni.

2. La prova che l'evento che ha causato il pregiudizio ha avuto luogo nel corso del trasporto, come pure la prova dell'estensione del pregiudizio, incombono alla parte interessata.

3. La colpa o la negligenza del vettore e dei suoi ausiliari nell'esercizio delle loro funzioni è presunta, fino a prova contraria, se la morte o le lesioni personali del passeggero o la perdita o i danni subiti dai bagagli di cabina risultano direttamente o indirettamente da naufragio, abbordaggio, incagliamento, esplosione, incendio o difetto della nave. Per quanto concerne la perdita o i danni subiti dagli altri bagagli, la colpa o la negligenza di cui trattasi è presunta, salvo prova contraria, indipendentemente dall'evento che li ha causati. In tutti gli altri casi, la prova della colpa o della negligenza incombe alla parte interessata.

Articolo 4 Vettore sostituito

1. Se l'intero trasporto, o parte di esso, è stato affidato a un vettore sostituito, il vettore rimane nondimeno responsabile ai sensi della presente Convenzione per l'intero trasporto. Inoltre, il vettore sostituito e i suoi ausiliari sono soggetti alle disposizioni della presente Convenzione e possono prevalersene per la parte del trasporto da essi effettuata.

2. Il vettore è, per quanto concerne il trasporto effettuato dal vettore sostituito, responsabile degli atti e delle omissioni del vettore sostituito e dei suoi ausiliari nell'esercizio delle loro funzioni.

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

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

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

Articolo 5 Beni di valore

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

Articolo 6 Colpa del passeggero

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

Articolo 7 Limiti di responsabilità in caso di lesioni personali

1. La responsabilità del vettore derivante dalla morte o da lesioni personali di un passeggero è limitata, in ogni caso, a un importo di 700 000 franchi per trasporto. Se, secondo la legge del tribunale adito, l'indennità può essere accordata sotto forma di rendita, il capitale della rendita non può eccedere tale limite.

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

Articolo 8 Limite di responsabilità in caso di perdita o di danni subiti dai bagagli

1. La responsabilità del vettore derivante da perdita o danni subiti dai bagagli di cabina è limitata, in ogni caso, a un importo di 12 500 franchi per passeggero e per trasporto.

2. La responsabilità del vettore derivante da perdita o danni subiti dai veicoli, ivi compresi tutti i bagagli trasportati nel veicolo o su di esso, è limitata, in ogni caso, a 50 000 franchi per veicolo e per trasporto.

3. La responsabilità del vettore derivante da perdita o danni subiti dai bagagli diversi da quelli contemplati nei paragrafi 1 e 2 del presente articolo è limitata, in ogni caso, a 18 000 franchi per passeggero e per trasporto.

4. Il vettore e il passeggero possono convenire che dall'importo per cui è responsabile il vettore sia dedotta una franchigia non eccedente 1750 franchi in caso di danni causati a un veicolo e 200 franchi per passeggero in caso di

perdita o di danni subiti da altri bagagli. Tale ammontare va dedotto dall'importo della perdita o del danno.

Articolo 9 Unità monetaria e conversione

1. Il franco menzionato nella presente Convenzione è un'unità costituita da 65,5 milligrammi d'oro al titolo di 900/1000 di fino.

2. Gli importi di cui agli articoli 7 e 8 sono convertiti nella valuta dello Stato a cui appartiene il tribunale adito, in base alla parità ufficiale di tale valuta rispetto all'unità definita nel paragrafo 1 del presente articolo, alla data della sentenza o a quella stabilita di comune intesa dalle parti. In mancanza di una parità ufficiale, l'autorità competente dello Stato interessato determina quella che essa considera la parità ufficiale da adottare ai fini dell'applicazione della presente Convenzione.

Articolo 10 Disposizioni supplementari relative ai limiti di responsabilità

1. Il vettore e il passeggero possono convenire espressamente e per iscritto limiti di responsabilità più elevati di quelli previsti negli articoli 7 e 8.

2. Gli interessi e le spese di giustizia non sono inclusi nei limiti di responsabilità previsti negli articoli 7 e 8.

Articolo 11 Esoneri e limiti invocabili da parte degli ausiliari del vettore

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

Articolo 12 Cumulo di azioni di responsabilità

1. Se intervengono i limiti di responsabilità previsti negli articoli 7 e 8, essi si applicano alla somma totale del risarcimento che può essere ottenuta nel quadro di tutte le azioni di responsabilità promosse in caso di morte o di lesioni personali di un passeggero o di perdita o danni subiti dai suoi bagagli.

2. Per quanto concerne il trasporto effettuato da un vettore sostituito, la somma totale del risarcimento che può essere ottenuta dal vettore e dal vettore sostituito, come pure dai loro ausiliari nell'esercizio delle loro funzioni, non può eccedere l'indennità più elevata che possa essere posta a carico sia del vettore sia del vettore sostituito, in virtù della presente Convenzione, con la riserva che nessuna delle persone menzionate può essere chiamata a rispondere oltre il limite ad essa applicabile.

3. In tutti i casi in cui l'ausiliario del vettore o del vettore sostituito può, in virtù dell'articolo 11 della presente Convenzione, avvalersi dei limiti di re-

sponsabilità contemplati negli articoli 7 e 8, la somma totale del risarcimento che può essere ottenuta dal vettore o, se del caso, dal vettore sostituito e da questo ausiliario, non può eccedere tali limiti.

Articolo 13 Decadenza dal diritto d'invocare i limiti di responsabilità

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

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

Articolo 14 Base delle azioni

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

Articolo 15 Notificazione della perdita o dei danni subiti dai bagagli

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

a) in caso di danni apparenti causati ai bagagli:

i) per i bagagli di cabina, prima dello sbarco del passeggero o al momento di tale sbarco;

ii) per tutti gli altri bagagli, prima della loro consegna o al momento di tale consegna;

b) in caso di danni non apparenti causati ai bagagli o di perdita di bagagli, nel termine di quindici giorni dalla data dello sbarco o della consegna o dalla data in cui la consegna avrebbe dovuto aver luogo.

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

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

Articolo 16 Termine di prescrizione per le azioni di responsabilità

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

2. Il termine di prescrizione decorre:

- a) nel caso di lesioni personali, dalla data dello sbarco del passeggero;
- b) nel caso di morte intervenuta nel corso del trasporto, dalla data in cui il passeggero avrebbe dovuto essere sbarcato e, in caso di lesioni personali intervenute nel corso del trasporto e che hanno dato luogo alla morte del passeggero dopo il suo sbarco, dalla data della morte; il termine non può tuttavia eccedere tre anni dalla data dello sbarco.
- c) nel caso di perdita o di danni subiti dai bagagli, dalla data dello sbarco o dalla data in cui lo sbarco avrebbe dovuto aver luogo, essendo determinante la data più recente.

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

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

Articolo 17 Foro competente

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

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

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

Articolo 18 Nullità di clausole contrattuali

È nulla qualsiasi stipulazione contrattuale conclusa prima dell'evento che ha causato la morte o le lesioni personali del passeggero, o la perdita o i danni subiti dai suoi bagagli, tendente a esonerare il vettore della sua responsabilità nei confronti del passeggero o a stabilire un limite di responsabilità inferiore a quello previsto nel paragrafo 4 dell'articolo 8, o ad invertire l'onere della

prova incumbente al vettore, o che avrebbe come effetto di restringere la scelta specificata nel paragrafo 1 dell'articolo 17; la nullità di tale stipulazione non comporta tuttavia la nullità del contratto di trasporto, che rimane soggetto alle disposizioni della presente Convenzione.

Articolo 19 Altre convenzioni sulla limitazione della responsabilità

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

Articolo 20 Danno nucleare

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

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

Articolo 21 Trasporti commerciali effettuati da persone giuridiche

La presente Convenzione si applica ai trasporti effettuati a titolo commerciale da uno Stato o da altre persone giuridiche di diritto pubblico in virtù di un contratto di trasporto quale definito nell'articolo 1.

Articolo 22 Dichiarazione di non applicazione

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

Articolo 23 Firma, ratifica e adesione

1. La presente Convenzione è aperta per la firma nella sede dell'Organizzazione fino al 31 dicembre 1975 e resta in seguito aperta per l'adesione.

2. Gli Stati possono divenire Parti della presente Convenzione mediante:
 - a) firma senza riserva di ratifica, accettazione o approvazione;
 - b) firma con riserva di ratifica, accettazione o approvazione, seguita da ratifica, accettazione od approvazione; o
 - c) adesione.
3. La ratifica, l'accettazione, l'approvazione o l'adesione si effettuano mediante il deposito presso il Segretario generale dell'Organizzazione di uno strumento in buona e debita forma a questo fine.

Articolo 24 Entrata in vigore

1. La presente Convenzione entra in vigore il novantesimo giorno dopo che dieci Stati l'hanno firmata senza riserva di ratifica, accettazione o approvazione, o hanno depositato uno strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione.
2. Per ogni Stato che successivamente firma la presente Convenzione senza riserva di ratifica, accettazione o approvazione, o deposita uno strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione, la Convenzione entra in vigore il novantesimo giorno dopo la firma o il deposito.

Articolo 25 Denuncia

1. La presente Convenzione può essere denunciata da qualunque Parte in qualsiasi momento a partire dalla data di entrata in vigore nei confronti di tale Parte.
2. La denuncia si effettua mediante il deposito di uno strumento presso il Segretario generale dell'Organizzazione, che informerà tutte le altre Parti del ricevimento dello strumento di denuncia e della data in cui esso è stato depositato.
3. La denuncia ha effetto un anno dopo la data di deposito dello strumento di denuncia o alla scadenza del periodo più lungo eventualmente specificato in detto strumento.

Articolo 26 Revisione e modifica

1. L'Organizzazione può convocare una conferenza per la revisione o l'emendamento della presente Convenzione.
2. L'Organizzazione convoca una conferenza delle Parti della presente Convenzione per rivedere o emendare quest'ultima, su richiesta di almeno un terzo delle Parti.
3. Ogni Stato che diviene Parte della presente Convenzione dopo l'entrata in vigore di un emendamento adottato da una conferenza convocata conformemente alle disposizioni del presente articolo è vincolato dalla Convenzione modificata.

Articolo 27 Deposito

1. La presente Convenzione è depositata presso il Segretario generale dell'Organizzazione.
2. Il Segretario generale dell'Organizzazione:
 - a) informa tutti gli Stati che hanno firmato la Convenzione o vi hanno aderito;
 - i) di ogni nuova firma e di ogni nuovo deposito di strumento, nonché della data in cui tale firma o deposito è stato effettuato;
 - ii) della data d'entrata in vigore della presente Convenzione;
 - iii) del deposito di ogni strumento di denuncia della presente Convenzione e della data in cui la denuncia ha effetto;
 - b) trasmette copie certificate conformi della presente Convenzione a ogni Stato che ha firmato la Convenzione o che vi ha aderito.
3. All'entrata in vigore della Convenzione, il Segretario generale dell'Organizzazione ne trasmette una copia certificata conforme al Segretario dell'Organizzazione delle Nazioni Unite per la registrazione e la pubblicazione conformemente all'articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite.

Articolo 28 Lingue

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

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

Fatto ad Atene il 13 dicembre 1974

(Seguono le firme)

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

Le Parti del presente Protocollo

essendo Parti della Convenzione d'Atene relativa al trasporto per mare di passeggeri e dei loro bagagli, fatta ad Atene il 13 dicembre 1974, hanno convenuto quanto segue:

Articolo I

Ai fini del presente Protocollo:

1. «Convenzione» indica la Convenzione d'Atene del 1974 relativa al trasporto di passeggeri e dei loro bagagli.
2. «Organizzazione» ha lo stesso significato attribuitole nella Convenzione.
3. «Segretario generale» indica il segretario generale dell'Organizzazione.

Articolo II

1. *Il paragrafo 1 dell'articolo 7 della Convenzione è sostituito dal seguente testo:*

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

2. *L'articolo 8 della Convenzione è sostituito dal seguente testo:*

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

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

3. La responsabilità del vettore derivante da perdita o danni subiti dai bagagli diversi da quelli contemplati nei paragrafi 1 e 2 del presente arti-

¹⁾ Dal testo originale francese.

colo, è limitata, in ogni caso, a 1200 unità di conto per passeggero e per trasporto.

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

3. *L'articolo 9 della Convenzione e il suo titolo sono sostituiti come segue:*

Unità di conto o unità monetaria e conversione

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

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

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

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

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

Articolo III Firma, ratifica e adesione

1. Il presente Protocollo è aperto alla firma degli Stati firmatari della Convenzione o che vi hanno aderito, e degli Stati invitati a partecipare alla Conferenza incaricata di rivedere le disposizioni concernenti l'unità di conto della Convenzione d'Atene del 1974 relativa al trasporto per mare di passeggeri e dei loro bagagli, tenuta a Londra dal 17 al 19 novembre 1976. Il presente Protocollo è aperto alla firma dal 1° febbraio al 31 dicembre 1977 presso la sede dell'Organizzazione.

2. Con riserva delle disposizioni del paragrafo 4 del presente articolo, gli Stati che non hanno firmato il presente Protocollo possono aderirvi.

3. Gli Stati Parti della Convenzione possono ratificare, accettare o approvare il presente Protocollo, o aderirvi.

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

6. Ogni strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione depositato successivamente all'entrata in vigore di un emendamento del presente Protocollo nei confronti di tutte le Parti contraenti o dopo che hanno avuto luogo gli adempimenti richiesti per l'entrata in vigore dell'emendamento nei confronti di dette Parti, dovrà ritenersi applicabile al Protocollo così emendato.

Articolo IV Entrata in vigore

1. Il presente Protocollo entra in vigore nei confronti degli Stati che l'hanno ratificato, accettato o approvato o che vi hanno aderito, il novantesimo giorno dopo che dieci Stati l'hanno firmato senza riserva di ratifica, accettazione o approvazione, o hanno depositato uno strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione.

2. Tuttavia, il presente Protocollo non potrà entrare in vigore prima dell'entrata in vigore della Convenzione.

3. Per ogni Stato che successivamente firma la presente Convenzione senza ri-

serva di ratifica, accettazione o approvazione, o deposita uno strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione, il presente Protocollo entra in vigore il novantesimo giorno dopo la firma o il deposito.

Articolo V Denuncia

1. Il presente Protocollo può essere denunciato da qualunque Parte in qualsiasi momento a partire dalla data di entrata in vigore del Protocollo nei confronti di tale Parte.
2. La denuncia si effettua mediante il deposito di uno strumento presso il Segretario generale, che informerà tutte le altre Parti del ricevimento dello strumento di denuncia e della data in cui esso è stato depositato.
3. La denuncia ha effetto un anno dopo la data del deposito dello strumento di denuncia o alla scadenza del periodo più lungo eventualmente specificato in detto strumento.

Articolo VI Revisione e modifica

1. L'Organizzazione può convocare una conferenza per la revisione o l'emendamento del presente Protocollo.
2. L'Organizzazione convoca una conferenza delle Parti del presente Protocollo per rivedere o emendare quest'ultimo, su richiesta di almeno un terzo delle Parti.

Articolo VII Deposito

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:
 - i) di ogni nuova firma e di ogni nuovo deposito di strumento, nonché della data in cui tale firma o deposito è stato effettuato;
 - ii) della data d'entrata in vigore del presente Protocollo;
 - iii) del deposito di ogni strumento di denuncia del presente Protocollo e della data in cui la denuncia ha effetto;
 - iv) di ogni emendamento del presente Protocollo;
 - b) trasmette copie certificate conformi del presente Protocollo a ogni Stato che ha firmato il presente Protocollo o che vi ha aderito.
3. All'entrata in vigore del presente Protocollo, il Segretario generale ne trasmette una copia certificata conforme al Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite per la sua registrazione e pubblicazione conformemente all'articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite.

Articolo VII Lingue

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

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

Fatto a Londra il 19 novembre 1976

(Seguono le firme)

157a

Convenzione internazionale del 1978 sugli standard di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi

dodis.ch/65897
Traduzione¹⁾

I Contraenti di questa Convenzione,

Desiderando promuovere la sicurezza della vita e della proprietà in mare e la protezione dell'ambiente marino stabilendo di comune accordo degli standard internazionali di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi,

Considerando che questo intento può essere raggiunto con la stipulazione di una Convenzione Internazionale sugli Standard di Addestramento, Abilitazione e Tenuta della Guardia per i Marittimi,

Hanno convenuto quanto segue:

Articolo I Obbligazioni generali ai sensi della Convenzione

1. I Contraenti si impegnano a mettere in atto le disposizioni della Convenzione e del relativo Allegato²⁾ che costituirà parte integrante della Convenzione. Ogni riferimento alla Convenzione costituisce allo stesso tempo un riferimento all'Allegato.

2. I Contraenti si impegnano a promulgare tutte le leggi, i decreti, le ordinanze e le regolamentazioni e ad intraprendere tutti gli altri passi che possano essere necessari per dare pieno e completo vigore alla Convenzione in modo da assicurare che, dal punto di vista della sicurezza della vita e della proprietà in mare e della protezione dell'ambiente marino, i marittimi imbarcati siano qualificati e siano idonei per i loro compiti.

Articolo II Definizioni

Ai fini della Convenzione, salvo altrimenti espressamente stabilito:

- a) per «Contraente» si intende lo Stato in cui la Convenzione è entrata in vigore;
- b) per «Amministrazione» si intende il Governo del Contraente di cui la nave è autorizzata a battere bandiera;
- c) per «Certificato» si intende un documento valido, qualunque sia il nome con cui è conosciuto, emesso da o con l'autorizzazione dell'Ammini-

¹⁾ Dal testo originale francese.

²⁾ Il testo di tale Allegato non è pubblicato sul Foglio federale. Estratti possono essere ottenuti presso l'Ufficio centrale degli stampati e del materiale, 3000 Berna.

strazione o riconosciuto dall'Amministrazione che autorizza il possessore a prestare servizio come indicato in questo documento o come autorizzato dai regolamenti nazionali;

- d) per «Abilitato» si intende chi detiene un certificato regolarmente rilasciato;
- e) per «Organizzazione» si intende l'Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO);
- f) per «Segretario Generale» si intende il Segretario generale dell'Organizzazione;
- g) per «Nave atta a tenere il mare» si intende una nave diversa da quelle che navigano esclusivamente in acque interne od in acque entro o strettamente adiacenti ad acque chiuse o ad aree dove si applicano i regolamenti portuali;
- h) per «Peschereccio» si intende una nave impiegata per prendere pesce, balene, foche, trichechi o altre risorse viventi del mare;
- i) per «Regolamento Radio» si intende il Regolamento Radio allegato, o considerato come se fosse allegato, alla più recente Convenzione Internazionale sulle Telecomunicazioni che sia in vigore in qualsiasi momento.

Articolo III Applicazione

La Convenzione si applicherà ai marittimi che prestano servizio su navi atte a tenere il mare che siano autorizzate a battere la bandiera del Contraente, eccezione fatta per quelli imbarcati su:

- a) navi da guerra, ausiliarie della Marina Militare ed altre navi di proprietà o gestite da uno Stato od adibite solo a servizi governativi non commerciali; tuttavia ogni Contraente dovrà garantire, mediante l'adozione di adeguate misure che non danneggino le operazioni e le possibilità operative di tali navi possedute o gestite dallo stesso, che il personale in servizio su tali navi risponda ai requisiti della Convenzione per quanto sia ragionevole e fattibile;
- b) pescherecci;
- c) panfili da diporto non adibiti al commercio; o
- d) barche di legno di costruzione primitiva.

Articolo IV Comunicazione di informazioni

1. I Contraenti dovranno comunicare non appena possibile al Segretario Generale:

- a) il testo delle leggi, decreti, ordinanze e regolamentazioni e gli strumenti promulgati sui vari argomenti che rientrano nell'ambito della Convenzione;
- b) i particolari completi, se del caso, dei programmi e della durata dei corsi di studio, assieme al loro esame nazionale ed altri requisiti per ogni certificato rilasciato in conformità con la Convenzione;

- c) un adeguato numero di modelli di certificati rilasciati in conformità con la Convenzione.
2. Il Segretario Generale dovrà informare tutti i Contraenti del ricevimento di ogni comunicazione di cui al paragrafo 1 lettera a) e, inter alia, per gli scopi degli Articoli IX e X, dovrà, su richiesta, fornire loro tutte le informazioni a lui comunicate di cui ai paragrafi 1 lettera b) e c).

Articolo V Altri Trattati ed Interpretazioni

1. Tutti i precedenti trattati, convenzioni e accordi relativi agli standard di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi in vigore tra i Contraenti, continueranno ad avere piena e completa validità per le loro durate per quanto riguarda:

- a) i marittimi a cui non si riferisce questa Convenzione;
- b) i marittimi a cui si riferisce questa Convenzione per quanto riguarda gli argomenti per cui essa non sia stata espressamente stipulata.

2. Tuttavia nella misura in cui tali trattati, convenzioni o accordi contrastino con le disposizioni della Convenzione, i Contraenti dovranno rivedere gli impegni sottoscritti in tali trattati, convenzioni o accordi con lo scopo di assicurare che non ci sia conflitto tra questi impegni ed i loro obblighi nei confronti della Convenzione.

3. Tutto quanto non sia stato espressamente stipulato nella Convenzione resta soggetto alla legislazione dei Contraenti.

4. Nulla nella Convenzione dovrà pregiudicare la codificazione e lo sviluppo del diritto marittimo della Conferenza delle Nazioni Unite sul diritto marittimo convocata in ottemperanza alla risoluzione 2750 C (XXV) dell'Assemblea Generale delle Nazioni Unite né le attuali o future rivendicazioni e pareri legali di qualsiasi Stato relativi al diritto marittimo ed alla natura e competenza della giurisdizione costiera e di bandiera dello Stato.

Articolo VI Certificati

1. I Certificati per i comandanti, ufficiali e comuni dovranno essere rilasciati a quei candidati che, con soddisfazione dell'Amministrazione, abbiano i requisiti di servizio, età, idoneità fisica, addestramento, qualificazione ed esami in conformità con le relative disposizioni dell'Allegato alla Convenzione.

2. I Certificati per i comandanti e gli ufficiali, rilasciati in conformità con questo Articolo, dovranno essere convalidati dall'Amministrazione che li ha rilasciati nella forma prescritta dalla Regola I/2 dell'Allegato. Se la lingua usata non è quella inglese, la convalida dovrà includere una traduzione in questa lingua.

Articolo VII Disposizioni transitorie

1. Un certificato di idoneità o di servizio in una funzione per cui la Convenzione prescrive un certificato e che prima dell'entrata in vigore della Convenzione per un Contraente è rilasciato in conformità con le leggi di quel Contraente o del Regolamento Radio, sarà riconosciuto come valido per il servizio dopo l'entrata in vigore della Convenzione per quel Contraente.

2. Dopo l'entrata in vigore della Convenzione per un Contraente, la sua Amministrazione potrà continuare a rilasciare certificati di idoneità conformi alle sue precedenti regolamentazioni per un periodo non superiore a 5 anni. Tali certificati saranno riconosciuti come validi ai fini della Convenzione. Durante questo periodo transitorio tali certificati saranno rilasciati solo ai marittimi che abbiano iniziato il loro servizio in mare prima dell'entrata in vigore della Convenzione per quel Contraente nell'ambito della specifica sezione della nave a cui quei certificati si riferiscono. L'Amministrazione garantirà che tutti gli altri candidati per l'abilitazione saranno esaminati ed abilitati in conformità con la Convenzione.

3. Un Contraente potrà, entro due anni dall'entrata in vigore della Convenzione per quel Contraente, rilasciare un certificato di servizio ai marittimi che non posseggano né un appropriato certificato di cui alla Convenzione né un certificato di idoneità rilasciato secondo le sue leggi prima dell'entrata in vigore della Convenzione per quel Contraente, ma che abbiano:

- a) prestato servizio in mare nella funzione per cui essi chiedono un certificato di servizio per un periodo non inferiore a 3 anni entro gli ultimi 7 anni precedenti l'entrata in vigore della Convenzione per quel Contraente;
- b) fornito la prova che essi hanno assolto quel servizio in modo soddisfacente;
- c) soddisfatto l'Amministrazione per quanto riguarda l'idoneità fisica, vista ed udito compresi, tenendo conto della loro età al momento della domanda.

Ai fini della Convenzione, un certificato di servizio rilasciato in ottemperanza a questo paragrafo sarà ritenuto equivalente ad un certificato rilasciato ai sensi della Convenzione.

Articolo VIII Dispensa

1. In caso di necessità straordinarie, le Amministrazioni, se a loro giudizio questo non provoca pregiudizio alle persone, alla proprietà o all'ambiente, potranno rilasciare una dispensa che permetta ad un determinato marittimo di prestare servizio su una determinata nave per un periodo stabilito che non superi i 6 mesi in una funzione che non sia, però, quella di ufficiale radiotelegrafista o di operatore radiotelefonista, se non con l'eccezione di quanto stabilito dal relativo Regolamento Radio, per cui egli non possiede un adeguato certificato, purché la persona a cui è rilasciata la dispensa sia sufficientemente

Addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi

qualificata per occupare il posto vacante in modo sicuro, con soddisfazione dell'Amministrazione. Tuttavia le dispense non potranno essere concesse ad un comandante od al direttore di macchina, salvo in caso di forza maggiore e, in questo caso, per il minor tempo possibile.

2. Qualsiasi dispensa concessa per un posto dovrà essere rilasciata solo ad una persona debitamente abilitata ad occupare il posto immediatamente sottostante. Nei casi in cui la Convenzione non prescriva l'abilitazione per il posto sottostante, la dispensa potrà essere rilasciata ad una persona la cui qualificazione e pratica siano, a giudizio dell'Amministrazione, di completa equivalenza ai requisiti per il posto da occupare a patto che, se tale persona non possiede un appropriato certificato, gli sia prescritto di superare una prova accettata dall'Amministrazione quale dimostrazione che tale dispensa potrà essere rilasciata senza correre rischi. Inoltre, le Amministrazioni si assicureranno che, non appena possibile, il posto in questione sia occupato dal possessore di un appropriato certificato.

3. I Contraenti dovranno inviare, al più presto, dopo il 1° gennaio di ogni anno, un rapporto al Segretario Generale dando comunicazione del numero totale di dispense, per quanto riguarda ogni funzione per cui è richiesto un certificato, che sono state rilasciate durante l'anno a navi atte alla navigazione e unitamente ad informazioni quanto al numero di tali navi rispettivamente superiori ed inferiori a 1600 tonnellate di stazza lorda.

Articolo IX Equivalenti

1. La Convenzione non impedirà ad una Amministrazione di conservare o adottare altre disposizioni sull'istruzione e sull'addestramento, ivi comprese quelle che interessano il servizio in navigazione e l'organizzazione a bordo, appositamente adattate allo sviluppo della tecnica ed a particolari tipi di navi e di commerci, purché il livello di servizio in navigazione, di conoscenza e di efficienza in relazione alla gestione della nave e del carico, dal punto di vista tecnico e della navigazione, assicuri un grado di sicurezza in mare ed abbia un'azione preventiva nei confronti dell'inquinamento almeno equivalente alle richieste della Convenzione.

2. I particolari di tali disposizioni dovranno essere riferiti non appena possibile al Segretario Generale che comunicherà tali dettagli a tutti i Contraenti.

Articolo X Ispezione

1. Le navi, salvo quelle escluse come da Articolo III, saranno soggette, mentre sono nei porti di un Contraente, ad ispezione da parte di funzionari, debitamente autorizzati da quel Contraente, per verificare che tutti i marittimi che prestano servizio a bordo e per i quali la Convenzione richiede il possesso di un certificato, abbiano tale certificato od un'appropriata dispensa. Tali certificati dovranno essere accettati, a meno che non vi siano fondati motivi per

Addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi

ritenere che un certificato sia stato ottenuto in modo fraudolento o che il possessore del certificato non sia la persona a cui il certificato sia stato rilasciato in origine.

2. Nel caso in cui si riscontri qualsiasi carenza ai sensi del paragrafo 1 od ai sensi delle procedure specificate nella Regola I/4 - «Procedure di controllo», il funzionario che effettuerà l'ispezione ne dovrà informare all'istante, per iscritto, il comandante della nave ed il Console o, in sua assenza, la più vicina rappresentanza diplomatica o l'autorità marittima dello Stato di cui la nave è autorizzata a battere bandiera affinché possano essere intraprese le azioni del caso. In tale notifica dovranno essere specificati i particolari delle carenze riscontrate ed i motivi per cui il Contraente determina che queste carenze possano essere un pericolo per le persone, la proprietà e l'ambiente.

3. Nell'esercizio dell'ispezione di cui al paragrafo 1 se, prendendo in considerazione la dimensione ed il tipo di nave e la lunghezza e la natura del viaggio, le carenze a cui si fa riferimento nel paragrafo 3 della Regola I/4 non sono eliminate e si è determinato che questo fatto possa mettere in pericolo le persone, la proprietà o l'ambiente, il Contraente che effettua l'ispezione prenderà i provvedimenti necessari per garantire che la nave non salpi a meno che, e fino a quando, queste richieste non siano soddisfatte in misura tale che il pericolo sia stato eliminato. Le misure relative ai provvedimenti presi saranno prontamente riferite al Segretario Generale.

4. Nell'effettuare l'ispezione di cui al presente Articolo, ogni possibile sforzo dovrà essere compiuto per evitare che una nave sia indebitamente bloccata o che ne sia ritardata la partenza. Qualora una nave sia indebitamente bloccata o ne sia ritardata la partenza, avrà diritto ad un risarcimento per qualsiasi perdita o danno da ciò derivanti.

5. Questo Articolo verrà applicato nella misura in cui sarà necessario a garantire che nessun trattamento di favore sia concesso a navi autorizzate a battere bandiera di un non-Contraente rispetto a quanto è concesso a navi autorizzate a battere bandiera di un Contraente.

Articolo XI Promozione della cooperazione tecnica

1. I Contraenti della Convenzione favoriranno, con la consultazione e con l'assistenza dell'Organizzazione, l'aiuto a quei Contraenti che richiederanno l'assistenza tecnica per:

- a) addestramento del personale amministrativo e tecnico;
 - b) creazione di istituzioni per l'addestramento dei marittimi;
 - c) fornitura di attrezzature e mezzi per le istituzioni di addestramento;
 - d) sviluppo di adeguati programmi di addestramento ivi compreso l'addestramento pratico su navi in navigazione; e
 - e) agevolazioni per altre misure ed accordi atti a migliorare la qualificazione dei marittimi;
- preferibilmente su base nazionale, sub-regionale o regionale per asse-

condare i propositi e gli intendimenti della Convenzione, tenendo in considerazione i bisogni particolari dei Paesi in sviluppo a questo riguardo.

2. Dal canto suo, l'Organizzazione perseguirà detti sforzi, nel modo appropriato, in consultazione od associazione con altre organizzazioni internazionali, in modo particolare con l'Organizzazione Internazionale del Lavoro.

Articolo XII Emendamenti

1. Nella Convenzione potrà essere introdotto un emendamento mediante le seguenti procedure:

a) emendamenti dopo esame all'interno dell'Organizzazione:

- i) qualunque emendamento proposto da un Contraente dovrà essere sottoposto al Segretario Generale che lo comunicherà quindi a tutti i membri dell'Organizzazione, a tutti i Contraenti ed al Direttore Generale dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro almeno 6 mesi prima che venga preso in esame;
- ii) qualunque emendamento così proposto e fatto circolare sarà portato all'esame del Comitato per la Sicurezza Marittima dell'Organizzazione;
- iii) i Contraenti, membri e non membri dell'Organizzazione, avranno il diritto di partecipare ai dibattiti del Comitato per la Sicurezza Marittima per l'esame e l'adozione degli emendamenti;
- iv) gli emendamenti dovranno avere il voto favorevole della maggioranza dei due terzi dei Contraenti presenti e votanti nel Comitato per la Sicurezza Marittima allargato come stabilito nel sottoparagrafo a) iii) (qui di seguito chiamato «Comitato per la Sicurezza Marittima allargato»), a patto che almeno un terzo dei Contraenti sia presente al momento del voto;
- v) gli emendamenti così adottati saranno comunicati a cura del Segretario Generale a tutti i Contraenti per l'accettazione;
- vi) un emendamento ad un Articolo sarà ritenuto accettato alla data in cui è accettato dai due terzi dei Contraenti;
- vii) un emendamento all'Allegato sarà ritenuto accettato:
 1. allo scadere di due anni dalla data in cui è stato comunicato ai Contraenti per l'accettazione; o
 2. allo scadere di un periodo diverso, che non potrà essere inferiore ad 1 anno, se è stato stabilito in tal senso al momento del voto favorevole della maggioranza dei due terzi dei Contraenti presenti e votanti nel Comitato per la Sicurezza Marittima allargato; tuttavia gli emendamenti saranno ritenuti non accettati se nel periodo prescritto più di un terzo dei Contraenti o Contraenti la cui flotta mercantile congiunta costituisca non meno del 50% del tonnellaggio lordo della Marina Mercantile mondiale di navi da 100 o più tonnellate di stazza lorda, notificheranno al Segretario Generale che essi si oppongono all'emendamento;

viii) un emendamento ad un Articolo entrerà in vigore, per quanto riguarda quei Contraenti che lo hanno accettato, sei mesi dopo la data in cui è giudicato che è stato accettato, o, per quanto riguarda ogni Contraente che lo accetti dopo quella data, 6 mesi dopo la data di accettazione da parte di quel Contraente;

ix) un emendamento all'Allegato entrerà in vigore per tutti i Contraenti, eccezione fatta per quelli che lo hanno respinto come da sottoparagrafo a) vii) e che non hanno ritirato tale opposizione, 6 mesi dopo la data in cui è ritenuto che sia stato accettato. Prima della data fissata per l'entrata in vigore, qualsiasi Contraente potrà dare comunicazione al Segretario Generale che egli si asterrà dal mettere in esecuzione quell'emendamento per un periodo non superiore a 1 anno dalla data della sua entrata in vigore o per il periodo più lungo che potrà essere fissato dalla maggioranza dei due terzi dei Contraenti presenti e votanti nel comitato per la Sicurezza Marittima allargato al momento dell'adozione dell'emendamento; o

b) emendamento mediante una conferenza:

i) su richiesta di un Contraente sulla quale siano d'accordo almeno un terzo dei Contraenti, l'Organizzazione convocherà, in collaborazione o dopo consultazione con il Direttore Generale dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro, una conferenza dei Contraenti per esaminare gli emendamenti alla Convenzione;

ii) ogni emendamento adottato da tale conferenza dalla maggioranza dei due terzi dei Contraenti presenti e votanti dovrà essere comunicato, a cura del Segretario Generale, a tutti i Contraenti per l'accettazione;

iii) salvo che la Conferenza decida altrimenti, l'emendamento sarà ritenuto approvato ed entrerà in vigore in conformità con le procedure specificate nei sottoparagrafi a) vi) e a) viii) o sottoparagrafi a) vii) e a) ix) rispettivamente, a condizione che ogni riferimento al Comitato per la Sicurezza Marittima allargato significhi riferimento alla conferenza.

2. Qualsiasi dichiarazione di accettazione o di obiezione ad un emendamento, o qualsiasi comunicazione data come da paragrafo 1) lettera a) ix), dovrà essere presentata per iscritto al Segretario Generale che informerà tutti i Contraenti di tale presentazione e della data del suo ricevimento.

3. Il Segretario Generale informerà tutti i Contraenti di ogni emendamento che entrerà in vigore unitamente alla data di cui ognuno di tali emendamenti entrerà in vigore.

Articolo XIII Firma, ratifica, accettazione, approvazione e adesione

1. La Convenzione resterà aperta per la firma nella Sede dell'Organizzazione del 1° dicembre 1978 fino al 30 novembre 1979 ed in seguito resterà aperta per l'adesione. Qualunque Stato può diventare un Contraente mediante:

Addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi

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

2. La ratifica, l'accettazione, l'approvazione saranno effettuate mediante il deposito di uno strumento a quell'effetto presso il Segretario Generale.

3. Il Segretario Generale informerà tutti gli Stati che hanno firmato la Convenzione, o che hanno aderito ad essa, ed il Direttore Generale dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro di ogni firma o del deposito di qualsiasi strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione e della data del suo deposito.

Articolo XIV Entrata in vigore

1. La Convenzione entrerà in vigore dodici mesi dopo la data in cui non meno di 25 Stati, la cui flotta mercantile congiunta costituisca non meno del 50% del tonnellaggio lordo della Marina Mercantile mondiale di navi aventi una stazza lorda di 100 o più tonnellate, l'abbiano firmata senza riserva per quanto riguarda la ratifica, l'accettazione o l'approvazione o che abbiano depositato gli strumenti necessari di ratifica, accettazione, approvazione od adesione in conformità con l'Articolo XIII.

2. Il Segretario Generale informerà tutti gli Stati che hanno firmato la Convenzione, o che vi hanno aderito, della data in cui entrerà in vigore.

3. Qualsiasi strumento di ratifica, accettazione, approvazione od adesione, depositato durante i dodici mesi a cui si fa menzione nel paragrafo 1, sarà valido o dall'entrata in vigore della Convenzione o 3 mesi dopo il deposito di tali strumenti, se tale data sarà più recente.

4. Qualsiasi strumento di ratifica, accettazione, approvazione od adesione, depositato dopo la data in cui la Convenzione entrerà in vigore, avrà vigore tre mesi dopo la data di deposito.

5. Dopo la data in cui un emendamento sarà ritenuto accettato come da Articolo XII, qualsiasi strumento di ratifica, accettazione, approvazione od adesione depositato si riferirà alla Convenzione emendata.

Articolo XV Denuncia

1. La Convenzione potrà essere denunciata da ogni Contraente in qualsiasi momento dopo 5 anni dalla data in cui la Convenzione sarà entrata in vigore per quel Contraente.

2. La denuncia dovrà essere effettuata mediante notifica per iscritto al Segretario Generale che informerà tutti gli altri Contraenti ed il Direttore Generale dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro di ognuna di tali notifiche ri-

cevute e della data della sua ricevuta come pure della data in cui tale denuncia entrerà in vigore.

3. Una denuncia entrerà in vigore 12 mesi dopo il ricevimento della notifica della denuncia da parte del Segretario Generale o dopo qualsiasi periodo più lungo che potrà essere indicato nella notifica.

Articolo XVI Deposito e registrazione

1. La Convenzione sarà depositata presso il Segretario Generale che ne trasmetterà copie conformi autenticate a tutti gli Stati che hanno firmato la Convenzione o che vi hanno aderito.

2. Non appena la Convenzione entrerà in vigore, il Segretario Generale ne trasmetterà il testo al Segretario Generale delle Nazioni Unite per la registrazione e la pubblicazione, come da Articolo 102 dello Statuto delle Nazioni Unite.

Articolo XVII Lingue

La Convenzione è redatta in un unico esemplare nelle lingue cinese, inglese, francese, russo e spagnolo, ogni testo essendo parimenti autentico. Saranno approntate traduzioni ufficiali in lingua araba e tedesca e saranno depositate con l'originale firmato.

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

Redatto a Londra questo settimo giorno del mese di luglio dell'anno millenovecentosettantotto.

(Seguono le firme)

Emendamento del 25 novembre 1975 della Convenzione internazionale del 1966 sulle linee di carico

L'articolo 29 è modificato come segue:

Articolo 29 Emendamenti

1. La presente Convenzione può essere modificata mediante una delle procedure definite nei paragrafi seguenti.
2. Emendamenti dopo esame in seno all'Organizzazione:
 - a) ogni emendamento proposto da un Governo contraente è sottoposto al Segretario generale dell'Organizzazione e da questi trasmesso a tutti i membri dell'Organizzazione e a tutti i Governi contraenti almeno sei mesi prima d'essere esaminato;
 - b) ogni emendamento proposto e diffuso in base alla procedura di cui sopra è sottoposto al Comitato della sicurezza marittima dell'Organizzazione perché lo esamini;
 - c) i Governi contraenti, i cui Stati siano o non siano membri dell'Organizzazione, sono autorizzati a partecipare alle deliberazioni del Comitato della sicurezza marittima destinate ad esaminare e adottare gli emendamenti;
 - d) gli emendamenti sono adottati alla maggioranza dei due terzi dei Governi contraenti presenti e votanti in seno al Comitato della sicurezza marittima ampliato conformemente alla lettera c) del presente paragrafo (designato in seguito «Comitato della sicurezza marittima ampliato»), a condizione che al momento del voto sia presente almeno un terzo dei Governi contraenti;
 - e) se sono adottati conformemente alla precedente lettera d) del presente paragrafo, gli emendamenti sono comunicati dal Segretario generale dell'Organizzazione a tutti i Governi contraenti ai fini dell'accettazione;
 - f)
 - i) un emendamento di un articolo della Convenzione si ritiene accettato alla data in cui è stato accettato dai due terzi dei Governi contraenti;
 - ii) un emendamento di un allegato della Convenzione si ritiene accettato:
alla scadenza di un periodo di due anni dalla data in cui è stato comunicato per accettazione ai Governi contraenti; o

¹⁾ Dal testo originale francese.

alla scadenza di un altro periodo non inferiore a un anno, se così sia stato deciso al momento della sua adozione da una maggioranza dei due terzi dei Governi contraenti presenti e votanti in seno al Comitato della sicurezza marittima ampliato.

Tuttavia, se durante il periodo così specificato più di un terzo dei Governi contraenti, o Governi contraenti le cui flotte mercantili rappresentino in totale almeno il 50 per cento del tonnellaggio lordo dell'insieme delle flotte mercantili di tutti i Governi contraenti, notificano al Segretario generale dell'Organizzazione un'obiezione contro tale emendamento, quest'ultimo non si ritiene accettato;

- g) i) un emendamento di un articolo della Convenzione entra in vigore nei confronti dei Governi contraenti che l'hanno accettato sei mesi dopo la data in cui si ritiene essere stato accettato; nei confronti di ogni Governo contraente che l'accetti dopo tale data, esso entra in vigore sei mesi dopo la sua accettazione da parte di tale Governo contraente;
- ii) un emendamento di un allegato entra in vigore nei confronti di tutti i Governi contraenti, eccettuati quelli che hanno presentato un'obiezione contro detto emendamento conformemente alla lettera f) ii) del presente paragrafo e non l'hanno ritirata, sei mesi dopo la data in cui si ritiene essere stato accettato. Tuttavia, prima della data fissata per l'entrata in vigore di un emendamento, ogni Governo contraente può notificare al Segretario generale dell'Organizzazione che non applicherà l'emendamento durante un periodo non eccedente un anno dalla sua entrata in vigore, o durante un periodo più lungo se così deciso dalla maggioranza dei due terzi dei Governi contraenti presenti e votanti in seno al Comitato della sicurezza marittima ampliato al momento in cui l'emendamento è stato adottato.

3. Emendamento mediante una conferenza:

- a) a domanda di un Governo contraente, appoggiata da almeno un terzo dei Governi contraenti, l'Organizzazione convoca una conferenza dei Governi contraenti per esaminare gli emendamenti della presente Convenzione;
 - b) ogni emendamento adottato da questa conferenza alla maggioranza dei due terzi dei Governi contraenti presenti e votanti è comunicato dal Segretario generale dell'Organizzazione a tutti i Governi contraenti per ottenere la loro accettazione;
 - c) salvo che la conferenza decida altrimenti, l'emendamento è ritenuto accettato ed entra in vigore secondo le procedure previste rispettivamente nei capoversi 2 lettera f) e 2 lettera g) del presente articolo, dovendosi all'uopo considerate i riferimenti ivi fatti al Comitato di sicurezza marittima ampliato come riferimenti alla conferenza.
4. a) Un Governo contraente che abbia accettato un emendamento entrato in vigore di un allegato, non è tenuto a estendere il beneficio della presente Convenzione per quanto concerne un certificato rilasciato a una nave

autorizzata a battere la bandiera di uno Stato il cui Governo ha, conformemente alla lettera f) ii) del paragrafo 2 del presente articolo, presentato un'obiezione contro detto emendamento e non l'ha ritirata, ma soltanto nella misura in cui tale certificato si riferisce a punti oggetto dell'emendamento di cui trattasi.

- b) un Governo contraente che abbia accettato un emendamento entrato in vigore di un allegato deve estendere il beneficio della presente Convenzione per quanto concerne un certificato rilasciato a una nave autorizzata a battere la bandiera di uno Stato il cui Governo ha notificato al Segretario generale dell'Organizzazione, conformemente alla lettera g) ii) del paragrafo 2 del presente articolo, che non applicherà l'emendamento.

5. Salvo espressa disposizione contraria, ogni emendamento della presente Convenzione fatto in applicazione del presente articolo e riguardante la struttura della nave è applicabile soltanto alle navi la cui chiglia era posata, o che si trovavano in uno stadio di costruzione equivalente, alla data dell'entrata in vigore di tale emendamento o dopo di essa.

6. Ogni dichiarazione d'accettazione o d'obiezione relativa a un emendamento e ogni notificazione comunicata in virtù della lettera g) ii) del paragrafo 2 del presente articolo dev'essere trasmessa per iscritto al Segretario generale dell'Organizzazione. Questi informa tutti i Governi contraenti di tale comunicazione e della data in cui l'ha ricevuta.

7. Il Segretario generale dell'Organizzazione informa tutti i Governi contraenti di ogni emendamento che entra in vigore in virtù del presente articolo, nonché della data in cui ogni emendamento entra in vigore.

Legge sulla navigazione marittima

Modificazione del

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,
visto il messaggio del Consiglio federale del 10 marzo 1986¹⁾,
decreta:

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

Modificazione di un'espressione
(Concerne soltanto il testo tedesco)

Art. 5 cpv. 3 (nuovo)

³ Se gli importi unitari o le unità di conto per il calcolo della limitazione della responsabilità, fissati in convenzioni internazionali, sono modificati, o se intervengono cambiamenti essenziali e durevoli delle basi di valutazione e di calcolo, il Consiglio federale può diminuire o aumentare gli importi della responsabilità (art. 49, 105, 118 e 126) o determinarli in altre unità di conto e disciplinare il modo di procedere per la loro conversione in moneta nazionale.

Art. 6 cpv. 1 lett. b

¹ Il Consiglio federale può prendere ogni misura necessaria:
b. per porre la navigazione svizzera al servizio dell'approvvigionamento economico del Paese.

Art. 8 cpv. 2 e 3

² La sorveglianza diretta spetta al Dipartimento federale degli affari esteri, che l'esercita per mezzo dell'Ufficio svizzero della navigazione marittima.

³ L'Ufficio svizzero della navigazione marittima eseguisce le disposizioni concernenti la navigazione marittima sotto bandiera svizzera secondo le istruzioni del Dipartimento federale degli affari esteri e ne sorveglia l'applicazione. Esso fa rapporto al Dipartimento degli affari esteri.

Art. 17 cpv. 1

¹ Possono essere iscritte nel registro del naviglio svizzero soltanto le navi adibite o destinate al trasporto professionale di persone o di cose o ad altra attività professionale in mare, che rispondono alle condizioni legali circa la proprietà, l'ammissione alla navigazione, il nome, la procedura e i mezzi finanziari.

Art. 30 titolo marginale

IV. Ammissione
alla navigazione
1. Decisione
a. In generale

Art. 30a (nuovo)

b. Navi della
navigazione in-
terna in mare

L'Ufficio svizzero della navigazione marittima può, per determinati singoli viaggi, fissare le condizioni di sicurezza adeguate e rilasciare i documenti necessari a una nave della navigazione interna iscritta nel registro del naviglio svizzero che, in relazione con un trasporto professionale di merci su acque interne, effettui anche una navigazione sul mare. Sono riservati i regolamenti degli Stati rivieraschi sulle cui acque naviga tale nave.

Art. 35

VII. Navigazio-
ne non
professionale

¹ Eccezionalmente, il Dipartimento federale degli affari esteri può autorizzare l'iscrizione, alle condizioni che determinerà secondo i casi, di navi appartenenti a cittadini svizzeri, società commerciali svizzere o persone giuridiche svizzere, quando utilizzino la nave per uno scopo filantropico, umanitario, scientifico, culturale o ad essi analogo.

² Il Consiglio federale può prevedere, con ordinanza, l'iscrizione di navi di diporto in un registro svizzero e determinare le condizioni per l'iscrizione e lo statuto giuridico delle navi di diporto iscritte; esso può inoltre autorizzare l'Ufficio svizzero della navigazione marittima a disciplinare il rilascio di un certificato svizzero di capacità per comandanti di tali navi.

³ Il Consiglio federale può stabilire, con ordinanza, la possibilità

di rilasciare, in caso di circostanze speciali, un certificato di bandiera anche a natanti non suscettibili di essere immatricolati nel registro svizzero degli yacht.

Art. 36 cpv. 1 e 2

¹ La cancellazione volontaria di una nave dal registro del naviglio svizzero è soggetta all'autorizzazione del Consiglio federale. L'autorizzazione può essere negata soltanto se l'approvvigionamento economico del Paese lo esige.

² Se l'autorizzazione è negata e il proprietario chiede in seguito la vendita entro il termine di trenta giorni, la Confederazione deve acquistare la nave entro un nuovo termine di trenta giorni al suo prezzo di mercato, salvo che il Consiglio federale ne abbia ordinato la vendita ai pubblici incanti entro lo stesso termine, conformemente all'articolo 27 capoverso 3.

Art. 48 cpv. 3 (nuovo)

³ L'armatore di una petroliera è responsabile dei danni da inquinamento secondo gli articoli 1-11 della Convenzione internazionale del 29 novembre 1969¹⁾ sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi e, dopo la loro entrata in vigore, secondo i relativi Protocolli del 19 novembre 1976 e del 25 maggio 1984¹⁾.

Art. 49 cpv. 1

¹ Per la limitazione della responsabilità del proprietario della nave e dell'armatore, come pure della responsabilità del noleggiatore e del vettore, anche fondata su contratti di utilizzazione della nave, sono applicabili gli articoli 1-13 della Convenzione del 19 novembre 1976¹⁾ sulla limitazione della responsabilità in materia di rivendicazioni marittime. Se si tratta di una responsabilità ai sensi dell'articolo 48 capoverso 3, la limitazione della responsabilità è regolata conformemente alla convenzione dichiarata applicabile da questa disposizione.

Art. 63

¹ A bordo delle navi svizzere, la legislazione svizzera sul lavoro e sulle assicurazioni sociali è applicabile ai componenti dell'equipaggio, in quanto eccezioni o deroghe non siano previste dalla

legge o da convenzioni internazionali o non siano state stabilite dal Consiglio federale.

² Il Consiglio federale emana, tenuto conto delle convenzioni internazionali e degli usi in vigore nella navigazione marittima e dopo aver sentito i circoli interessati, le disposizioni necessarie concernenti l'età minima dei componenti dell'equipaggio, le condizioni di salute per l'arruolamento, la durata del lavoro, il vitto e l'alloggio a bordo della nave, le vacanze e i giorni festivi.

Art. 66

Libretto di navigazione

¹ L'Ufficio svizzero della navigazione marittima rilascia a ogni componente svizzero dell'equipaggio di una nave svizzera un libretto di navigazione intestato a suo nome. Il libretto di navigazione può essere rilasciato anche a un componente svizzero dell'equipaggio di una nave straniera. Un libretto di navigazione o un documento analogo può essere pure rilasciato a cittadini svizzeri che dimostrino d'averne bisogno per poter esercitare altre attività sul mare.

² Al momento della cessazione dell'arruolamento, il capitano iscrive nel libretto di navigazione la natura e la durata dell'impiego a bordo della sua nave.

Art. 93

Menzione

Fintanto che la locazione della nave non è stata fatta oggetto di una menzione nel registro del naviglio svizzero, il proprietario risponde come armatore verso i terzi, in quanto non avessero conoscenza del contratto di locazione quando nacque il loro diritto.

Art. 101 cpv. 2

² Nell'applicazione e nell'interpretazione delle disposizioni del presente capo devono essere considerati la Convenzione internazionale del 25 agosto 1924¹⁾ sull'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico, come pure i suoi Protocolli²⁾.

Art. 103 cpv. 3

³ Se pretese per la perdita, la distruzione o l'avaria delle merci o il ritardo della loro consegna sono dirette contro il capitano, l'equipaggio o altre persone al servizio della nave o di cui il vet-

¹⁾ RS 0.747.354.11

²⁾ RS 0.747.354.111

tore si è servito nell'esecuzione del trasporto, queste persone, indipendentemente dalla base legale su cui si fonda la pretesa, possono invocare i motivi di liberazione dalla responsabilità o di limitazione della medesima propri del vettore. Rimane riservato l'articolo 105a.

Art. 105

Estensione e limitazione della responsabilità

¹ Se il vettore è responsabile della perdita o della distruzione totale delle merci, egli deve risarcire soltanto il valore delle merci nel luogo e alla data in cui sono state scaricate o avrebbero dovuto esserlo conformemente al contratto di trasporto. Il valore delle merci è determinato secondo il corso in borsa o, in sua mancanza, secondo il prezzo corrente di mercato o, in mancanza di ambedue, secondo il valore usuale di merci della stessa natura e qualità. In caso di distruzione parziale, di avaria o di ritardo, il vettore è tenuto a pagare soltanto l'ammontare del deprezzamento subito dalle merci e in nessun caso un ammontare maggiore di quello previsto per la perdita totale.

² Salvo che la natura e il valore superiore delle merci siano stati dichiarati espressamente dal caricatore prima dell'imbarco e che tale dichiarazione, soggetta alla prova del contrario da parte del vettore, sia stata iscritta nella polizza di carico, la responsabilità del vettore non può, con riserva dell'articolo 105a, in alcun caso e indipendentemente della base legale su cui si fonda la pretesa, tanto se tale responsabilità è calcolata per collo od unità di carico, quanto se lo è per chilogrammo di peso lordo delle merci perdute o danneggiate, dovendosi al proposito considerare l'ammontare più elevato, eccedere gli importi della responsabilità fissata dal Consiglio federale. Possono essere convenuti limiti superiori.

³ Se per raggruppare le merci è utilizzato un contenitore, una paletta od altra apparecchiatura simile per il caricamento, ogni collo od unità di carico che figuri nella polizza di carico come incluso in tale apparecchiatura è considerato come un collo od un'unità di carico; in tutti gli altri casi, l'intera apparecchiatura è considerata con il suo contenuto quale collo o unità di carico.

⁴ L'insieme degli importi di cui rispondono il vettore e gli ausiliari menzionati nell'articolo 103 capoverso 3 non può eccedere l'importo di cui dovrebbe rispondere il solo vettore.

Decadenza dal
diritto di
limitazione

Art. 105 (nuovo)

Né il vettore né i suoi ausiliari menzionati nell'articolo 103 capoverso 3 possono avvalersi di una liberazione dalla responsabilità o di una limitazione della medesima se è provato che il danno risulta da un atto o da un'omissione commessa sia con l'intenzione di causare un danno, sia temerariamente e con la consapevolezza che ne deriverebbe probabilmente un danno.

Art. 115 cpv. 1

¹ La polizza di carico è determinante per i rapporti giuridici tra il vettore e i destinatari della merce. In particolare, essa stabilisce la presunzione che il vettore ha ricevuto le merci come sono descritte nella polizza stessa. La prova del contrario non è tuttavia ammessa se la polizza di carico è stata trasferita a un terzo di buona fede.

Art. 118 cpv. 1

¹ Per la responsabilità del vettore e dei suoi ausiliari verso i passeggeri e per i loro bagagli sono applicabili le disposizioni degli articoli 1 e 3-21 della Convenzione d'Atene del 1974¹⁾ relativa al trasporto per mare di passeggeri e dei loro bagagli, e del relativo Protocollo del 1976.

Art. 126 cpv. 2 periodo introduttivo e ultimo periodo

² Alla responsabilità dell'armatore sono applicabili gli articoli 48 e 49; tuttavia, la sua responsabilità, come quelle del proprietario della nave, del noleggiatore e del vettore, è limitata:

...

(Ultimo periodo abrogato)

Art. 129a

Inquinamento
marino

¹ Chiunque, violando le norme di convenzioni internazionali, della presente legge o delle sue ordinanze, immette o deposita da una nave svizzera, direttamente o indirettamente, nel mare sostanze solide, liquide, gassose o radioattive, atte a inquinare le acque del mare o i fondi marini o il loro sottosuolo, è punito con la detenzione o con la multa.

¹⁾ RU ...

² Se l'autore ha agito per negligenza, la pena è della detenzione fino a sei mesi o della multa fino a 20 000 franchi.

³ In casi di poca gravità ha luogo una punizione disciplinare.

Art. 156 cpv. 2 lett. a quarta riga; lett. b

² Possono essere inflitte esclusivamente le seguenti pene disciplinari:

a. per i membri dell'equipaggio:

...

- la multa disciplinare da dieci a duecentocinquanta franchi;

b. per i passeggeri e le altre persone a bordo:

- l'ammonimento,

- la multa disciplinare da cinquanta a cinquecento franchi.

Art. 157 cpv. 2 e 3 (nuovo)

² Se in una procedura penale per un reato punito soltanto disciplinarmente nei casi di minore importanza, è ammesso tale caso o se l'atto commesso è considerato come una semplice mancanza disciplinare, il tribunale, assolvendo l'autore, può pronunciare tutte le pene disciplinari. Se l'autorità istruttoria ordina per gli stessi motivi il non luogo a procedere, essa trasmette l'incarto al presidente del tribunale che sarebbe competente per il giudizio penale. Quest'ultimo può pronunciare tutte le pene disciplinari proposte.

³ Se il colpevole non è più al servizio di una nave svizzera, una pena d'arresto della stessa durata può essere pronunciata in luogo e vece degli arresti disciplinari.

Art. 158 cpv. 4

Abrogato

Art. 161 cpv 1 e 2

¹ La pena disciplinare ordinata dal capitano diviene esecutiva con la sua comunicazione all'interessato. Questi può presentare un reclamo scritto contro l'irrogazione di una pena di arresti disciplinari presso il presidente del tribunale menzionato nell'articolo 157 capoverso 2 secondo periodo e, contro l'irrogazione di altre pene disciplinari, presso l'Ufficio svizzero della navigazione marittima, entro il termine di dieci giorni dall'arrivo nel prossimo porto. Il reclamo non sospende l'esecuzione della pena.

² Alla procedura di reclamo si applicano per analogia le disposizioni della legge federale sulla procedura amministrativa¹⁾.

II

¹ La presente legge sottostà al referendum facoltativo.

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

155a