

20 marzo 2013 9:37

REGOLAMENTO (CE) 392/2009 - Responsabilita' dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente

Regolamento (CE) N. 392/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009 relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente - pubblicato su Gazzetta ufficiale n. L 131 del 28/5/2009

In applicazione obbligatoria dal 31 dicembre 2012

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,
visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 80, paragrafo 2,
vista la proposta della Commissione,
visto il parere del Comitato economico e sociale europeo
visto il parere del Comitato delle regioni
deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato
visto il progetto comune approvato dal Comitato di conciliazione il 3 febbraio 2009,

Considerando quanto segue:

- (1) Nell'ambito della politica comune dei trasporti è necessario adottare ulteriori provvedimenti al fine di migliorare la sicurezza del trasporto via mare. Tali provvedimenti dovrebbero comprendere disposizioni in materia di responsabilità per i danni causati ai passeggeri, giacché è importante garantire un adeguato livello di risarcimento ai passeggeri coinvolti in incidenti durante il trasporto via mare.
- (2) Il protocollo del 2002 della Convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio è stato adottato il 1 o novembre 2002 sotto gli auspici dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO). La Comunità e i suoi Stati membri si trovano in fase di decisione in merito all'adesione o alla ratifica di detto protocollo. In ogni caso, le disposizioni incorporate dal presente regolamento dovrebbero applicarsi alla Comunità al più tardi a partire dal 31 dicembre 2012.
- (3) La Convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio, quale modificata dal protocollo del 2002 («la Convenzione di Atene»), si applica unicamente al trasporto internazionale. Nel mercato interno dei servizi di trasporto marittimi è stata eliminata la distinzione tra trasporto nazionale e trasporto internazionale e, all'interno della Comunità, è pertanto opportuno disporre dello stesso livello e tipo di responsabilità sia nel caso del trasporto internazionale sia in quello del trasporto nazionale.
- (4) I regimi assicurativi istituiti dalla Convenzione di Atene devono tenere conto dei mezzi finanziari dei proprietari di nave e delle società assicuratrici. I proprietari di nave devono poter gestire i loro regimi assicurativi in modo economicamente compatibile e, specie per quanto riguarda le piccole compagnie di navigazione che effettuano trasporti interni, si deve prendere in considerazione il carattere stagionale delle loro attività. I regimi assicurativi di cui al presente regolamento dovrebbero pertanto tenere in considerazione le diverse classi di navi.
- (5) Occorre imporre ai vettori l'obbligo di effettuare anticipi di pagamento in caso di morte o lesioni personali dei passeggeri, anche se un anticipo non costituisce un riconoscimento di responsabilità.
- (6) Prima dell'inizio del viaggio o, se impossibile, al più tardi al momento della partenza, sarebbe opportuno fornire ai passeggeri informazioni adeguate sui diritti conferiti dal presente regolamento.
- (7) Il 19 ottobre 2006 il Comitato giuridico dell'IMO ha adottato la riserva e gli orientamenti per l'attuazione della Convenzione di Atene («gli orientamenti IMO») che riguardano alcune questioni relative alla Convenzione di Atene, come, in particolare il risarcimento dei danni connessi al terrorismo. In quanto tali, gli orientamenti IMO possono essere considerati *lex specialis*.
- (8) Il presente regolamento integra e rende vincolanti alcune parti degli orientamenti IMO. A tal fine, in particolare, il verbo *dovere* al condizionale, quando figura nelle disposizioni dei suddetti orientamenti, dovrebbe essere inteso come avente carattere vincolante.
- (9) Le disposizioni della Convenzione di Atene (allegato I) e degli orientamenti IMO (allegato II) dovrebbero essere intese, *mutatis mutandis*, nel contesto della normativa comunitaria.
- (10) Il sistema di responsabilità definito nel presente regolamento dovrebbe essere esteso in maniera graduale alle differenti classi di navi di cui all'articolo 4 della direttiva 98/18/CE del Consiglio, del 17 marzo 1998, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri. Si dovrebbe tenere conto delle conseguenze sulle tariffe e sulla capacità del mercato di ottenere una copertura assicurativa a prezzi accessibili al livello richiesto

nell'ambito del quadro regolatorio incentrato sul rafforzamento dei diritti dei passeggeri e con riferimento al carattere stagionale di parte del traffico.

(11) Le materie disciplinate dagli articoli 17 e 17 bis della Convenzione di Atene rientrano nella competenza esclusiva della Comunità nella misura in cui tali articoli incidono sulle norme fissate dal regolamento (CE) n. 44/2001 del Consiglio, del 22 dicembre 2000, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale. In tale misura, tali due disposizioni formeranno parte dell'ordinamento giuridico comunitario all'atto dell'adesione della Comunità alla Convenzione di Atene.

(12) Ai fini del presente regolamento l'espressione «o è registrata in uno Stato membro» dovrebbe essere interpretata nel senso che lo Stato di bandiera ai fini della registrazione di locazione a scafo nudo deve essere uno Stato membro o una parte contraente della Convenzione di Atene. Gli Stati membri e la Commissione dovrebbero prendere le necessarie iniziative per invitare l'IMO a sviluppare orientamenti sulla registrazione per locazione a scafo nudo.

(13) Ai fini del presente regolamento gli «ausili alla mobilità» non dovrebbero essere interpretati come bagagli o veicoli ai sensi dell'articolo 8 della Convenzione di Atene.

(14) Le misure necessarie per l'esecuzione del presente regolamento dovrebbero essere adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione.

(15) In particolare, la Commissione dovrebbe avere il potere di modificare il presente regolamento al fine di inserirvi successive modifiche alle convenzioni, ai protocolli, ai codici e alle risoluzioni internazionali ad esso attinenti. Tali misure di portata generale e intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, anche completandolo con nuovi elementi non essenziali, devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE.

(16) L'Agenzia europea per la sicurezza marittima, istituita dal regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, dovrebbe coadiuvare la Commissione nella preparazione e nella stesura di una relazione sul funzionamento delle norme fissate dal presente regolamento.

(17) Le autorità nazionali, in particolare le autorità portuali, svolgono un ruolo fondamentale e vitale in materia di identificazione e gestione dei vari rischi per la sicurezza marittima.

(18) Gli Stati membri hanno assunto il fermo impegno nella loro dichiarazione sulla sicurezza marittima del 9 ottobre 2008 di fornire, non più tardi del 1 gennaio 2012, il proprio consenso ad essere soggetti alla convenzione internazionale del 1976 sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi, come modificata dal protocollo del 1996. Gli Stati membri possono avvalersi dell'opzione prevista all'articolo 15, paragrafo 3 bis, della suddetta convenzione al fine di disciplinare, mediante specifiche disposizioni del presente regolamento, il sistema di limitazione della responsabilità da applicare ai passeggeri.

(19) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire la creazione di un'unica serie di norme che disciplinino i diritti dei vettori via mare e dei loro passeggeri in caso di incidente, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri e può, dunque, a causa delle sue dimensioni e dei suoi effetti, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1 - Oggetto

1. Il presente regolamento istituisce la disciplina comunitaria in materia di responsabilità e di copertura assicurativa per il trasporto di passeggeri via mare, quale definito nelle pertinenti disposizioni:

- a) della Convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio, quale modificata dal protocollo del 2002 («la Convenzione di Atene») figurante nell'allegato I; e
- b) della riserva e degli orientamenti IMO per l'attuazione della Convenzione di Atene adottati dal Comitato giuridico dell'IMO il 19 ottobre 2006 («gli orientamenti IMO») figuranti nell'allegato II.

2. Inoltre, il presente regolamento estende l'ambito di applicazione di tali disposizioni al trasporto di passeggeri via mare effettuato all'interno di un singolo Stato membro a bordo di navi appartenenti alle classi A e B ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 98/18/CE e stabilisce taluni requisiti supplementari.

3. Entro il 30 giugno 2013, la Commissione può se del caso presentare una proposta legislativa che, tra l'altro, estenda l'ambito del presente regolamento alle navi appartenenti alle classi C e D ai sensi dell'articolo 4 della

direttiva 98/18/CE.

Articolo 2 - Ambito di applicazione

Il presente regolamento si applica a qualsiasi trasporto internazionale ai sensi dell'articolo 1, punto 9, della Convenzione di Atene e al trasporto via mare effettuato all'interno di un singolo Stato membro a bordo di navi appartenenti alle classi A e B ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 98/18/CE, se:

- a) la nave batte bandiera di uno Stato membro o è registrata in uno Stato membro;
- b) il contratto di trasporto è stato concluso in uno Stato membro; o
- c) il luogo di partenza o di destinazione, in base al contratto di trasporto, è situato in uno Stato membro.

Gli Stati membri possono applicare il presente regolamento a ogni trasporto via mare effettuato all'interno di un singolo Stato membro.

Articolo 3 - Responsabilità e assicurazione

1. Il regime di responsabilità nei confronti dei passeggeri, del loro bagaglio e dei loro veicoli e le norme in materia di assicurazione e altre garanzie finanziarie sono disciplinate dal presente regolamento, dagli articoli 1 e 1 bis, dall'articolo 2, paragrafo 2, dagli articoli da 3 a 16 e dagli articoli 18, 20 e 21 della Convenzione di Atene figurante nell'allegato I e dalle disposizioni degli orientamenti IMO figuranti nell'allegato II.

2. Gli orientamenti IMO figuranti nell'allegato II sono vincolanti.

Articolo 4 - Risarcimento per ausili alla mobilità o altre apparecchiature specifiche

In caso di perdita o di danni ad ausili alla mobilità o ad altre apparecchiature specifiche utilizzate da un passeggero a mobilità ridotta, la responsabilità del vettore è disciplinata dall'articolo 3, paragrafo 3, della Convenzione di Atene. Il risarcimento corrisponde al valore di sostituzione dell'apparecchiatura in questione o, se del caso, ai costi di riparazione.

Articolo 5 - Limitazione globale della responsabilità

1. Il presente regolamento non modifica i diritti o gli obblighi del vettore o del vettore di fatto ai sensi della legislazione nazionale di attuazione della convenzione internazionale del 1976 sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi, come modificata dal protocollo del 1996, inclusa ogni sua futura modifica. Nell'assenza di una normativa nazionale applicabile in tal senso, la responsabilità del vettore o del vettore di fatto è disciplinata solo dall'articolo 3 del presente regolamento.

2. Riguardo alle richieste di risarcimento per morte o lesioni personali di un passeggero causate da uno dei rischi di cui al punto 2.2 degli orientamenti IMO, il vettore e il vettore di fatto possono limitare la propria responsabilità conformemente alle disposizioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo.

Articolo 6 - Anticipo di pagamento

1. Quando la morte o le lesioni personali di un passeggero sono causate da un incidente marittimo, il vettore che ha realmente effettuato per intero o in parte il trasporto durante il quale il sinistro marittimo è avvenuto procede a un anticipo di pagamento sufficiente a coprire le necessità economiche immediate, proporzionalmente al danno subito, entro quindici giorni dall'identificazione della persona che ha titolo al risarcimento. In caso di morte, il pagamento non può essere inferiore a 21 000 Euro. La presente disposizione si applica anche allorché il vettore è stabilito all'interno della Comunità.

2. Un anticipo di pagamento non costituisce riconoscimento di responsabilità e può essere detratto da qualsiasi ulteriore importo dovuto sulla base del presente regolamento. Esso non è rimborsabile, salvo nei casi di cui all'articolo 3, paragrafo 1, e all'articolo 6 della Convenzione di Atene e all'appendice A degli orientamenti IMO, oppure quando il beneficiario non è la persona che ha titolo al risarcimento.

Articolo 7 - Informazione ai passeggeri

Fatti salvi gli obblighi degli operatori turistici di cui alla direttiva 90/314/CEE del Consiglio, del 13 giugno 1990, concernente i viaggi, le vacanze ed i circuiti «tutto compreso», il vettore o il vettore di fatto provvedono affinché i passeggeri dispongano di informazioni appropriate e comprensibili sui loro diritti a norma del presente regolamento.

Quando il contratto di trasporto è siglato in uno Stato membro, tali informazioni sono fornite in tutti i punti vendita, incluse la vendita via telefono e via Internet. Quando il luogo di partenza è situato in uno Stato membro, tali informazioni sono fornite prima della partenza. In tutti gli altri casi esse sono fornite al più tardi al momento della

partenza. Nella misura in cui le informazioni richieste ai sensi del presente articolo siano state fornite dal vettore o dal vettore di fatto, l'altro non è tenuto a fornirle. Le informazioni sono fornite nel formato più opportuno. Per assolvere l'obbligo di informazione ai sensi del presente articolo, il vettore o il vettore di fatto forniscono ai passeggeri almeno le informazioni contenute in una sintesi delle disposizioni del presente regolamento preparata dalla Commissione e resa pubblica.

Articolo 8 - Relazione

Entro tre anni dalla data di applicazione del presente regolamento, la Commissione prepara una relazione sull'applicazione del presente regolamento che tenga conto anche degli sviluppi economici e dei progressi realizzati nelle sedi internazionali.

La relazione può essere corredata da una proposta di modifica del presente regolamento o da una proposta da presentare presso le sedi internazionali competenti da parte della Comunità.

Articolo 9 - Modifiche

1. Le misure intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento e concernenti l'introduzione di modifiche ai limiti di cui all'articolo 3, paragrafo 1, all'articolo 4 bis, paragrafo 1, all'articolo 7, paragrafo 1, e all'articolo 8 della Convenzione di Atene per tener conto delle decisioni adottate ai sensi dell'articolo 23 di tale Convenzione, nonché dei corrispondenti aggiornamenti dell'allegato I del presente regolamento, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 10, paragrafo 2 del presente regolamento.

Prendendo in considerazione le conseguenze sulle tariffe e sulla capacità del mercato di ottenere una copertura assicurativa a prezzi accessibili al livello richiesto nell'ambito del quadro regolatorio incentrato sul rafforzamento dei diritti dei passeggeri e con riferimento al carattere stagionale di parte del traffico, entro il 31 dicembre 2016 la Commissione adotta, sulla base di un'adeguata valutazione di impatto, una misura relativa ai limiti di cui all'allegato I per le navi appartenenti alla classe B ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 98/18/CE. Tale misura, intesa a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 10, paragrafo 2 del presente regolamento.

2. Le misure intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento e concernenti l'introduzione di modifiche alle disposizioni degli orientamenti IMO figuranti nell'allegato II sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 10, paragrafo 2.

Articolo 10 - Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (COSS) istituito dal regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 bis, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Articolo 11 - Disposizione transitoria

1. In relazione al trasporto marittimo all'interno di un singolo Stato membro a bordo di navi appartenenti alla classe A ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 98/18/CE, gli Stati membri possono decidere di differire l'applicazione del presente regolamento fino a quattro anni dalla sua data di applicazione.

2. In relazione al trasporto marittimo all'interno di un singolo Stato membro a bordo di navi appartenenti alla classe B ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 98/18/CE, gli Stati membri possono decidere di differire l'applicazione del presente regolamento fino al 31 dicembre 2018.

Articolo 12 - Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

Esso è applicabile a decorrere dalla data di entrata in vigore della Convenzione di Atene per la Comunità, e in ogni caso non più tardi del 31 dicembre 2012.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Strasburgo, addì 23 aprile 2009.

Allegato I

DISPOSIZIONI DELLA CONVENZIONE DI ATENE RELATIVA AL TRASPORTO VIA MARE DEI PASSEGGERI E DEL LORO BAGAGLIO PERTINENTI PER L'APPLICAZIONE DEL PRESENTE REGOLAMENTO

(Testo consolidato della Convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio e del protocollo del 2002 della convenzione)

Articolo 1 - Definizioni

Le espressioni utilizzate nella presente convenzione hanno il significato di seguito indicato:

- 1)
 - a) «vettore», la 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 tale persona o da un vettore di fatto;
 - b) «vettore di fatto», la persona diversa dal vettore, sia essa il proprietario, il noleggiatore o l'armatore della nave, che esegue effettivamente la totalità o parte del trasporto; e
 - c) «vettore che esegue realmente la totalità o parte del trasporto», il vettore di fatto o il vettore, nella misura in cui quest'ultimo esegua realmente il trasporto;
- 2) «contratto di trasporto», il contratto concluso da un vettore o per conto di un vettore per il trasporto via mare di un passeggero o, a seconda dei casi, di un passeggero e dei suoi bagagli;
- 3) «nave», unicamente le navi marittime, ad esclusione dei veicoli a cuscino d'aria;
- 4) «passeggero», qualsiasi persona trasportata su 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 disciplinato dalla presente convenzione;
- 5) «bagagli», qualsiasi oggetto o veicolo trasportato dal vettore in virtù di un contratto di trasporto, eccettuati:
 - a) gli oggetti e i veicoli trasportati in virtù di un contratto di noleggio, di una polizza di carico o di un contratto riguardante a titolo principale il trasporto di merci; e
 - b) gli animali vivi;
- 6) «bagaglio a mano», 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 e dell'articolo 8, il bagaglio a mano comprende i bagagli che il passeggero trasporta dentro o sopra il proprio veicolo;
- 7) l'espressione «perdita o danni ai bagagli» comprende anche il danno economico derivante dalla mancata restituzione dei bagagli al passeggero entro un termine ragionevole dal momento dell'arrivo della nave sulla quale sono stati trasportati o avrebbero dovuto esserlo, ma non comprende i ritardi dovuti a vertenze di lavoro;
- 8) il «trasporto» comprende i seguenti periodi:
 - a) per quanto concerne il passeggero e/o il suo bagaglio a mano, il periodo nel quale essi si trovano a bordo della nave o durante l'imbarco o lo sbarco e il periodo nel quale sono trasportati per via d'acqua dalla banchina alla nave o viceversa, se il costo di tale trasporto è compreso nel prezzo del biglietto o se l'imbarcazione adibita a tale trasporto accessorio è stata messa a disposizione del passeggero dal vettore. Tuttavia, con riferimento al passeggero, il trasporto non comprende il periodo nel quale questi si trova in una stazione marittima o in un terminal marittimo o su una banchina o altra infrastruttura portuale;
 - b) per quanto concerne il bagaglio a mano, anche il periodo nel quale il passeggero si trova in una stazione marittima o in un terminal marittimo o su una banchina o altra infrastruttura portuale, qualora il bagaglio sia stato preso in consegna dal vettore o dai suoi sottoposti o incaricati e non sia ancora stato restituito al passeggero;
 - c) per quanto concerne i bagagli diversi dal bagaglio a mano, il periodo di tempo compreso tra il momento in cui essi sono presi in consegna dal vettore o dai suoi sottoposti o incaricati, a terra o a bordo, e il momento della loro riconsegna;
- 9) «trasporto internazionale», qualsiasi trasporto in cui il 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, esiste un porto di scalo intermedio in un altro Stato;
- 10) «Organizzazione», l'Organizzazione marittima internazionale;
- 11) «Segretario generale», il Segretario generale dell'Organizzazione.

Articolo 1 bis - Allegato

L'allegato costituisce parte integrante della presente convenzione.

Articolo 2 - Applicazione

1. [Comma non riprodotto]
2. In deroga al paragrafo 1, la presente convenzione non si applica se il trasporto è soggetto a un regime di responsabilità civile nel quadro di qualsiasi altra convenzione internazionale sul trasporto di passeggeri o bagagli mediante altri modi di trasporto, nella misura in cui tali disposizioni siano obbligatoriamente applicabili al trasporto marittimo.

Articolo 3 - Responsabilità del vettore

1. Il vettore è responsabile dei danni derivanti dalla morte o dalle lesioni personali subite da un passeggero a causa di un incidente marittimo nella misura in cui, per il suddetto passeggero, tali danni non siano superiori a 250 000 unità di conto per ogni singolo evento, a meno che il vettore non dimostri che l'incidente:
 - a) è dovuto a un atto di guerra, ad ostilità, a una guerra civile, a un'insurrezione o a un fenomeno naturale di carattere eccezionale, inevitabile e irresistibile;
 - b) è stato interamente causato da un atto o un'omissione intenzionale di un terzo.Se e nella misura in cui i danni superano il suddetto limite, il vettore è ulteriormente responsabile a meno che non provi che l'evento dannoso non è imputabile a sua colpa o negligenza.
2. Il vettore è responsabile dei danni derivanti dalla morte o dalle lesioni personali subite da un passeggero per cause diverse da un incidente marittimo se l'evento dannoso è imputabile a sua colpa o negligenza. L'onere di provare la colpa o la negligenza spetta a chi promuove l'azione risarcitoria.
3. Il vettore è responsabile dei danni derivanti dalla perdita o dal danneggiamento del bagaglio a mano se l'evento dannoso è imputabile a sua colpa o negligenza. La colpa o la negligenza del vettore si presume quando i danni sono stati causati da un incidente marittimo.
4. Il vettore è responsabile dei danni derivanti dalla perdita o dal danneggiamento di bagagli diversi dal bagaglio a mano a meno che non provi che l'evento dannoso non è imputabile a sua colpa o negligenza.
5. Ai fini del presente articolo:
 - a) per «incidente marittimo» si intende il naufragio, il capovolgimento, la collisione o l'incaglio della nave, un'esplosione o un incendio a bordo o un difetto della nave;
 - b) l'espressione «colpa o negligenza del vettore» comprende la colpa o la negligenza dei suoi sottoposti nell'esercizio delle loro funzioni;
 - c) per «difetto della nave» si intende qualsiasi malfunzionamento, guasto o non conformità alle regole di sicurezza applicabili in relazione a qualsiasi parte della nave o delle sue attrezzature utilizzata per la fuga, l'evacuazione, l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri, o per la propulsione o il governo della nave, la sicurezza della navigazione, l'ormeggio, l'ancoraggio, l'arrivo o la partenza dal luogo di ormeggio o di ancoraggio, o il contenimento dei danni dopo un allagamento, o per la messa in mare dei mezzi di salvataggio;
 - d) il termine «danni» non comprende i danni punitivi o esemplari.
6. La responsabilità del vettore ai sensi del presente articolo si riferisce unicamente ai danni derivanti da incidenti verificatisi durante il trasporto. Chi promuove l'azione risarcitoria ha l'onere di provare che l'evento dannoso è avvenuto durante il trasporto, nonché l'entità del danno.
7. La presente convenzione lascia impregiudicato il diritto del vettore di esercitare un'azione di regresso nei confronti di eventuali terzi o di invocare il concorso di colpa ai sensi dell'articolo 6 della presente convenzione. Il presente articolo lascia impregiudicato il diritto alla limitazione della responsabilità di cui agli articoli 7 e 8 della presente convenzione.
8. La presunzione di colpa o negligenza di una parte o l'attribuzione ad essa dell'onere della prova non impediscono l'esame delle prove a favore di tale parte.

Articolo 4 - Vettore di fatto

1. Nel caso in cui il trasporto sia stato affidato in tutto o in parte a un vettore di fatto, il vettore rimane nondimeno responsabile per l'intero trasporto ai sensi della presente convenzione. Inoltre, il vettore di fatto esercita i diritti ed è soggetto agli obblighi previsti dalla presente convenzione per la parte del trasporto da esso effettuata.
2. In relazione al trasporto eseguito dal vettore di fatto, il vettore è responsabile degli atti e delle omissioni compiuti da quest'ultimo e dai suoi sottoposti e incaricati nell'esercizio delle loro funzioni.
3. Ogni accordo speciale in virtù del quale il vettore assuma obblighi non contemplati dalla presente convenzione o rinunci a diritti ivi previsti ha effetto nei confronti del vettore di fatto solo previo consenso espresso per iscritto.
4. Se e nella misura in cui la responsabilità sia imputabile sia al vettore che al vettore di fatto, la loro responsabilità è solidale.
5. Il presente articolo lascia impregiudicato il diritto di regresso fra il vettore e il vettore di fatto.

Articolo 4 bis - Assicurazione obbligatoria

1. In caso di trasporto di passeggeri a bordo di una nave registrata in uno Stato contraente e abilitata a trasportare più di dodici passeggeri, e qualora si applichi la presente convenzione, il vettore che esegue realmente la totalità o parte del trasporto è tenuto a sottoscrivere un'assicurazione o altra garanzia finanziaria, quale la garanzia di una banca o di analogo istituto finanziario, a copertura della responsabilità prevista dalla presente convenzione per morte o lesioni personali dei passeggeri. Il limite dell'assicurazione obbligatoria o della garanzia finanziaria non deve essere inferiore a 250 000 unità di conto per passeggero per ogni singolo evento.

2. Una volta che l'autorità competente di uno Stato contraente abbia accertato il rispetto dei requisiti di cui al paragrafo 1, ad ogni nave è rilasciato un certificato attestante l'esistenza di un'assicurazione o di una garanzia finanziaria in corso di validità conformemente al disposto della presente convenzione. Qualora si tratti di una nave registrata in uno Stato contraente, il certificato è rilasciato o autenticato dall'autorità competente dello Stato di registrazione della nave; qualora si tratti di una nave non registrata in uno Stato contraente, il certificato può essere rilasciato o autenticato dall'autorità competente di qualsiasi Stato contraente. Il certificato deve essere conforme al modello allegato alla presente convenzione e contenere le seguenti informazioni:

- a) nome della nave, lettere o numero di identificazione e porto di registrazione;
- b) nome e sede principale del vettore che esegue realmente la totalità o parte del trasporto;
- c) numero IMO di identificazione della nave;
- d) tipo e durata della garanzia;
- e) nome e luogo della sede principale dell'assicuratore o del garante, ed eventualmente sede presso la quale è stata stipulata l'assicurazione o concessa la garanzia;
- f) periodo di validità del certificato, che non deve superare quello dell'assicurazione o della garanzia.

3. a) Ciascuno Stato contraente può autorizzare un'istituzione o un organismo da esso riconosciuto a rilasciare il certificato. L'istituzione o l'organismo informa lo Stato in questione del rilascio di ciascun certificato. In ogni caso lo Stato contraente garantisce la completezza e l'esattezza del certificato rilasciato e si impegna ad assicurare l'adozione delle misure necessarie a soddisfare tale obbligo.

b) Ciascuno Stato contraente notifica al Segretario generale:

- i) le responsabilità e le condizioni specifiche dell'autorizzazione concessa all'istituzione o all'organismo da esso riconosciuto;
- ii) la revoca dell'autorizzazione;
- iii) la data a partire dalla quale decorrono gli effetti dell'autorizzazione o della revoca.

L'autorizzazione non ha effetto se non sono trascorsi tre mesi dalla data della trasmissione della notifica al Segretario generale.

c) L'istituzione o l'organismo autorizzato a rilasciare i certificati a norma del presente paragrafo ha quantomeno la facoltà di revocare i certificati qualora non siano state rispettate le condizioni alle quali sono stati rilasciati. In ogni caso l'istituzione o l'organismo informa della revoca lo Stato per conto del quale è stato rilasciato il certificato.

4. Il certificato è redatto nella lingua o nelle lingue ufficiali dello Stato che lo rilascia. Se la lingua utilizzata non è né l'inglese, né il francese, né lo spagnolo, il testo deve essere accompagnato da una traduzione in una di queste lingue; previa decisione dello Stato, la lingua ufficiale nazionale può essere omessa.

5. Il certificato deve trovarsi a bordo della nave e una copia deve essere depositata presso l'autorità che tiene il registro di immatricolazione della nave o, se la nave non è registrata in uno Stato contraente, presso l'autorità che ha rilasciato o autenticato il certificato.

6. Non sono conformi alle disposizioni del presente articolo le assicurazioni o altre garanzie finanziarie i cui effetti, per un motivo diverso dalla scadenza del termine di validità indicato nel certificato, possono cessare prima del termine di tremesi dal giorno in cui ne è stato dato preavviso all'autorità di cui al paragrafo 5, a meno che il certificato non sia stato restituito a detta autorità o non sia stato rilasciato un nuovo certificato entro tale termine. Le disposizioni che precedono sono altresì applicabili ad ogni modifica in seguito alla quale l'assicurazione o la garanzia finanziaria cessa di soddisfare le disposizioni del presente articolo.

7. Fatte salve le disposizioni del presente articolo, lo Stato di registrazione della nave stabilisce le condizioni di rilascio e di validità del certificato.

8. Nessuna disposizione della presente convenzione può essere interpretata in modo da impedire ad uno Stato contraente di dare credito alle informazioni ottenute da altri Stati, dall'Organizzazione o da altre organizzazioni internazionali riguardo alla situazione finanziaria degli assicuratori o dei garanti ai fini della presente convenzione. In questi casi lo Stato contraente che dà credito alle informazioni non è sollevato dalla sua

responsabilità in quanto Stato che ha rilasciato il certificato.

9. Ai fini della presente convenzione, ciascuno Stato contraente accetta i certificati rilasciati o autenticati sotto la responsabilità di un altro Stato contraente e li considera equivalenti ai certificati da esso rilasciati o autenticati, anche qualora riguardino una nave non registrata in uno Stato contraente. Uno Stato contraente può in qualsiasi momento chiedere una consultazione con lo Stato che ha rilasciato o autenticato il certificato ove ritenga che l'assicuratore o il garante indicato nel certificato non sia finanziariamente in grado di far fronte agli obblighi imposti dalla presente convenzione.

10. Le richieste di risarcimento dei danni coperti da assicurazione o altra garanzia finanziaria in virtù del presente articolo possono essere proposte direttamente nei confronti dell'assicuratore o del garante. In questo caso, il limite di responsabilità dell'assicuratore o del garante è l'importo di cui al paragrafo 1, anche qualora il vettore o il vettore di fatto non abbiano diritto alla limitazione della responsabilità. Il convenuto può sollevare le eccezioni (diverse dal fallimento o dalla messa in liquidazione) che sarebbero invocabili dal vettore di cui al paragrafo 1, ai sensi della presente convenzione. Il convenuto può inoltre eccepire che il danno è imputabile al comportamento doloso dell'assicurato, ma non può avvalersi di alcun'altra eccezione che sarebbe invocabile nel caso di un'azione dell'assicurato nei suoi confronti. In ogni caso il convenuto ha il diritto di chiamare in giudizio il vettore e il vettore di fatto.

11. Le somme previste a titolo di assicurazione o altra garanzia finanziaria sottoscritta a norma del paragrafo 1 sono destinate esclusivamente a soddisfare le richieste di risarcimento promosse in virtù della presente convenzione; il pagamento di tali somme libera da qualsiasi responsabilità derivante dalla presente convenzione a concorrenza dell'importo corrisposto.

12. Ciascuno Stato contraente autorizza ad operare le navi battenti la propria bandiera e soggette alle disposizioni del presente articolo solo qualora siano munite di un certificato rilasciato a norma del paragrafo 2 o 15.

13. Fatte salve le disposizioni del presente articolo, nella misura in cui sia applicabile la presente convenzione ogni Stato contraente provvede affinché, secondo la propria legislazione nazionale, le navi in entrata o in uscita dai suoi porti autorizzate a trasportare più di dodici passeggeri, a prescindere dal luogo di registrazione, siano coperte da un'assicurazione o altra garanzia finanziaria conforme ai requisiti del paragrafo 1.

14. In deroga al paragrafo 5, ciascuno Stato contraente può notificare al Segretario generale che, ai fini del paragrafo 13, le navi in entrata o in uscita dai suoi porti non sono tenute ad avere a bordo o ad esibire il certificato di cui al paragrafo 2, a condizione che lo Stato contraente che rilascia il certificato abbia comunicato al Segretario generale di disporre di una documentazione in formato elettronico, accessibile a tutti gli Stati contraenti, che attesta l'esistenza del certificato e consente agli Stati contraenti di adempiere ai propri obblighi in virtù del paragrafo 13.

15. Qualora le navi di proprietà di uno Stato contraente non siano coperte da un'assicurazione o altra garanzia finanziaria, le pertinenti disposizioni del presente articolo non sono applicabili; tali navi devono tuttavia disporre di un certificato rilasciato dall'autorità competente dello Stato di registrazione in cui si attesti che esse sono di proprietà di tale Stato e che la responsabilità è coperta a concorrenza dei limiti di cui al paragrafo 1. Il certificato deve essere conforme per quanto possibile al modello prescritto dal paragrafo 2.

Articolo 5 - Oggetti di valore

Il vettore non è responsabile in caso di perdita o danni riguardanti denaro contante, titoli negoziabili, oro, argento, gioielli, preziosi, opere d'arte o altri oggetti di valore, salvo che tali oggetti 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 nell'articolo 8, paragrafo 3, a meno che non sia stato convenuto un limite più elevato ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 1.

Articolo 6 - Concorso di colpa

Il tribunale adito può, secondo le disposizioni di legge nazionale, esonerare in tutto o in parte dalle sue responsabilità il vettore che dimostri che la morte o le lesioni personali subite dal passeggero o la perdita o i danni ai suoi bagagli sono imputabili, direttamente o indirettamente, a colpa o a negligenza del passeggero stesso.

Articolo 7 - Limiti di responsabilità in caso di morte o lesioni personali

1. La responsabilità del vettore in caso di morte o lesioni personali di un passeggero ai sensi dell'articolo 3 è limitata in ogni caso a 400 000 unità di conto per passeggero per ogni singolo evento. Se, in base alla legge del tribunale adito, il risarcimento è corrisposto sotto forma di rendita periodica, il valore capitale della rendita non può superare tale limite.

2. Ciascuno Stato contraente può stabilire mediante specifiche norme di diritto nazionale il limite di responsabilità di

cui al paragrafo 1, a condizione che l'eventuale limite nazionale di responsabilità non sia inferiore a quello stabilito al paragrafo 1. Gli Stati contraenti che si avvalgono della facoltà prevista nel presente paragrafo informano il Segretario generale dei limiti di responsabilità fissati o dell'assenza di limiti.

Articolo 8 - Limiti di responsabilità in caso di perdita o danni ai bagagli e ai veicoli

1. La responsabilità del vettore in caso di perdita o danni al bagaglio a mano è limitata in ogni caso a 2 250 unità di conto per passeggero per ciascun trasporto.
2. La responsabilità del vettore in caso di perdita o danni ai veicoli, compresi tutti i bagagli trasportati sopra o all'interno del veicolo, è limitata in ogni caso a 12 700 unità di conto per veicolo per ciascun trasporto.
3. La responsabilità del vettore in caso di perdita o danni a bagagli diversi da quelli di cui ai paragrafi 1 e 2 è in ogni caso limitata a 3 375 unità di conto per passeggero per ciascun trasporto.
4. Il vettore e il passeggero possono convenire che la responsabilità del vettore sia soggetta ad una franchigia non superiore a 330 unità di conto in caso di danni a un veicolo e a 149 unità di conto per passeggero in caso di perdita o danni ad altri bagagli; tale somma è dedotta dall'importo della perdita o del danno.

Articolo 9 - Unità di conto e conversione

1. L'unità di conto di cui alla presente convenzione è il diritto speciale di prelievo, quale definito dal Fondo monetario internazionale. Gli importi di cui all'articolo 3, paragrafo 1, all'articolo 4 bis, paragrafo 1, all'articolo 7, paragrafo I, e all'articolo 8 sono convertiti nella moneta nazionale dello Stato del tribunale adito sulla base del valore di tale moneta in diritti speciali di prelievo alla data della sentenza o alla data stabilita di comune accordo dalle parti. Il valore in diritti speciali di prelievo di una moneta nazionale di uno Stato contraente che sia membro del Fondo monetario internazionale è calcolato secondo il metodo di calcolo applicato dal Fondo stesso a tale data per le proprie operazioni e transazioni. Il valore in diritti speciali di prelievo di una moneta nazionale di uno Stato contraente che non sia membro del Fondo monetario internazionale è calcolato secondo il metodo indicato dallo stesso Stato contraente.
2. Tuttavia, al momento della ratifica, accettazione, approvazione o adesione alla presente convenzione, o in qualsiasi momento successivo, gli Stati che non sono membri del Fondo monetario internazionale e il cui ordinamento non consenta l'applicazione delle disposizioni del paragrafo 1 possono dichiarare che l'unità di conto di cui al paragrafo 1 è pari a 15 franchi oro. Il franco oro di cui al presente paragrafo corrisponde a sessantacinque milligrammi e mezzo di oro fino al titolo di novecento millesimi. La conversione del franco oro nella moneta nazionale è effettuata secondo la legislazione dello Stato interessato.
3. Il calcolo di cui all'ultima frase del paragrafo 1 e la conversione di cui al paragrafo 2 sono effettuati in maniera tale da esprimere nella moneta nazionale dello Stato contraente, nella misura del possibile, lo stesso valore reale, per gli importi di cui all'articolo 3, paragrafo 1, all'articolo 4 bis, paragrafo 1, all'articolo 7, paragrafo I, e all'articolo 8, che risulterebbe dall'applicazione delle prime tre frasi del paragrafo 1. Gli Stati contraenti comunicano al Segretario generale il metodo di calcolo adottato in applicazione del paragrafo 1 o, a seconda dei casi, il risultato della conversione di cui al paragrafo 2 al momento del deposito dello strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione alla presente convenzione e ogniqualvolta si proceda alla loro modifica.

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 giudiziarie non sono inclusi nei limiti di responsabilità previsti negli articoli 7 e 8.

Articolo 11 - Esonero e limiti di responsabilità dei sottoposti del vettore

Il sottoposto o incaricato del vettore o del vettore di fatto nei cui confronti sia promossa un'azione di risarcimento per un danno contemplato dalla presente convenzione può, ove dimostri di aver agito nell'esercizio delle proprie funzioni, avvalersi delle stesse cause di esonero e degli stessi limiti di responsabilità invocabili dal vettore o dal vettore di fatto in virtù della presente convenzione.

Articolo 12 - Cumulo di azioni risarcitorie

1. Qualora intervengano i limiti di responsabilità previsti negli articoli 7 e 8, tali limiti si applicano al risarcimento complessivo esigibile nel quadro di tutte le azioni promosse in caso di morte o lesioni personali di un passeggero o in caso di perdita o danni ai suoi bagagli.
2. In relazione al trasporto effettuato da un vettore di fatto, il risarcimento complessivo esigibile nei confronti

del vettore e del vettore di fatto, nonché dei rispettivi sottoposti e incaricati che abbiano agito nell'esercizio delle proprie funzioni, non supera l'importo più elevato tra quello dovuto dal vettore e quello dovuto dal vettore di fatto in virtù della presente convenzione; tuttavia nessuno dei soggetti indicati può essere chiamato a rispondere oltre il limite ad esso applicabile.

3. In tutti i casi in cui, in virtù dell'articolo 11 della presente convenzione, un sottoposto o incaricato del vettore o del vettore di fatto può avvalersi dei limiti di responsabilità di cui agli articoli 7 e 8, il risarcimento complessivo dovuto dal vettore — o, a seconda dei casi, dal vettore di fatto — e dal suddetto sottoposto o incaricato non può superare tali limiti.

Articolo 13 - Perdita del diritto di invocare i limiti di responsabilità

1. Il vettore non può avvalersi dei limiti di responsabilità di cui agli articoli 7 e 8 e all'articolo 10, paragrafo 1, qualora sia fornita la prova che il danno risulta da un atto o un'omissione commessi dal vettore stesso con l'intenzione di provocare un danno o temerariamente e con la consapevolezza che ne sarebbe derivato probabilmente tale danno.

2. Il sottoposto o l'incaricato del vettore o del vettore di fatto non può avvalersi dei suddetti limiti qualora sia fornita la prova che il danno risulta da un atto o un'omissione commessi da tale sottoposto o incaricato con l'intenzione di provocare un danno o temerariamente e con la consapevolezza che ne sarebbe derivato probabilmente tale danno.

Articolo 14 - Fondamento dell'azione risarcitoria

Qualsiasi azione per il risarcimento dei danni nei confronti del vettore o del vettore di fatto in caso di morte o di lesioni personali del passeggero o di perdita o danni ai bagagli può essere promossa solo in conformità della presente convenzione.

Articolo 15 - Denuncia di perdita o danni ai bagagli

1. Il passeggero è tenuto a presentare una denuncia scritta al vettore o al suo incaricato:

a) in caso di danni visibili ai bagagli:

i) qualora si tratti del bagaglio a mano, prima di sbarcare o al momento dello sbarco;

ii) per tutti gli altri bagagli, prima o al momento della loro riconsegna;

b) in caso di danni non visibili o perdita dei bagagli, nel termine di quindici giorni dalla data dello sbarco o della riconsegna o dalla data in cui sarebbe dovuta avvenire la riconsegna.

2. Qualora il passeggero non si attenga alle disposizioni del presente articolo, si presume, salvo prova contraria, che egli abbia ricevuto i suoi bagagli in buono stato.

3. La denuncia scritta non è necessaria qualora i bagagli siano stati esaminati e ispezionati congiuntamente al momento della ricezione per accertarne le condizioni.

Articolo 16 - Prescrizione dell'azione risarcitoria

1. L'azione per il risarcimento dei danni derivanti dalla morte o dalle lesioni personali subite da un passeggero o dalla perdita o dal danneggiamento dei bagagli si prescrive nel termine di due anni.

2. Il termine di prescrizione decorre:

a) in caso di lesioni personali, dalla data dello sbarco del passeggero;

b) in caso di morte intervenuta durante il 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 causato la morte del passeggero dopo il suo sbarco, dalla data della morte; tuttavia il termine non può essere superiore a tre anni dalla data dello sbarco;

c) in caso di perdita o danni ai bagagli, dalla data dello sbarco o, se posteriore, dalla data in cui lo sbarco avrebbe dovuto aver luogo.

3. Le cause di sospensione e di interruzione dei termini di prescrizione sono regolate dalla legge del tribunale adito, ma in nessun caso le azioni previste dalla presente convenzione potranno essere proposte qualora siano trascorsi:

a) cinque anni dalla data dello sbarco del passeggero o, se posteriore, dalla data in cui lo sbarco avrebbe dovuto aver luogo; o, se precedente

b) tre anni dalla data in cui chi promuove l'azione risarcitoria ha avuto o avrebbe dovuto ragionevolmente avere conoscenza della lesione, della perdita o del danno causato dall'incidente, qualora tale data sia anteriore.

4. In deroga ai paragrafi 1, 2 e 3 del presente articolo, il termine di prescrizione può essere prorogato

mediante dichiarazione del vettore o accordo tra le parti concluso successivamente all'evento dannoso su cui si fonda l'azione. La dichiarazione o l'accordo sono redatti per iscritto.

Articolo 17 - Foro competente

[Articolo non riprodotto]

Articolo 17 bis - Riconoscimento ed esecuzione

[Articolo non riprodotto]

Articolo 18 - Nullità delle clausole contrattuali

È nulla ogni clausola contrattuale conclusa prima dell'evento che ha causato la morte o le lesioni personali del passeggero, o la perdita o i danni ai bagagli, intesa ad escludere la responsabilità nei confronti del passeggero di qualsiasi soggetto responsabile ai sensi della presente convenzione o a fissare un limite inferiore a quello previsto nella presente convenzione, salvo quanto previsto dall'articolo 8, paragrafo 4, nonché qualsiasi clausola diretta ad invertire l'onere della prova incombente al vettore o al vettore di fatto o avente l'effetto di limitare le possibilità di scelta di cui all'articolo 17, paragrafo 1 o 2; tuttavia la nullità di tale clausola non determina la nullità dell'intero contratto di trasporto, che rimane soggetto alle disposizioni della presente convenzione.

Articolo 19 - Altre convenzioni sulla limitazione della responsabilità

[Articolo non riprodotto]

Articolo 20 - Danni nucleari

I danni causati da incidenti nucleari non comportano alcuna responsabilità ai sensi della presente convenzione:

- a) qualora siano imputabili all'esercente di un impianto nucleare ai sensi della convenzione di Parigi del 29 luglio 1960 sulla responsabilità civile nel campo dell'energia nucleare, come modificata dal protocollo addizionale del 28 gennaio 1964, o della convenzione di Vienna del 21 maggio 1963 sulla responsabilità civile in materia di danno nucleare, o dei relativi emendamenti o protocolli in vigore; o
- b) qualora siano imputabili all'esercente di un impianto nucleare in virtù di una legge nazionale sulla responsabilità per danni nucleari, a condizione che tale legge sia sotto ogni profilo altrettanto favorevole nei confronti delle potenziali vittime dei danni della convenzione di Parigi o della convenzione di Vienna o dei relativi emendamenti o protocolli in vigore.

Articolo 21 - Trasporti commerciali effettuati da enti pubblici

La presente convenzione si applica ai trasporti commerciali effettuati dagli Stati o dagli enti pubblici in virtù di un contratto di trasporto quale definito nell'articolo 1.

Articolo 22 - Revisione e modifica

[Articolo non riprodotto]

Articolo 23 - Modifica dei limiti

1. Fatte salve le disposizioni dell'articolo 22, la procedura speciale descritta nel presente articolo si applica esclusivamente per la modifica dei limiti di cui all'articolo 3, paragrafo 1, all'articolo 4 bis, paragrafo 1, all'articolo 7, paragrafo 1, e all'articolo 8 della convenzione, nel testo riveduto dal presente protocollo.
2. Su richiesta di almeno la metà e in ogni caso di almeno sei Stati contraenti, le proposte di modifica dei limiti, ivi comprese le franchigie, di cui all'articolo 3, paragrafo 1, all'articolo 4 bis, paragrafo 1, all'articolo 7, paragrafo 1, e all'articolo 8 della convenzione, come riveduta dal presente protocollo, sono trasmesse dal Segretario generale a tutti i membri dell'Organizzazione e a tutti gli Stati contraenti.
3. Le proposte di modifica presentate e trasmesse a norma del paragrafo 2 sono sottoposte all'esame del comitato giuridico dell'Organizzazione (di seguito «il comitato giuridico») almeno sei mesi dopo la loro trasmissione.
4. Tutti gli Stati contraenti della convenzione, come riveduta dal presente protocollo, siano essi membri dell'Organizzazione o meno, hanno il diritto partecipare ai lavori del comitato giuridico per l'esame e l'adozione delle modifiche.
5. Le modifiche sono adottate a maggioranza dei due terzi degli Stati contraenti della convenzione, nel testo riveduto dal presente protocollo, presenti e votanti in seno al comitato giuridico, ampliato conformemente al paragrafo 4, a condizione che al momento della votazione sia presente almeno metà degli Stati contraenti della

convenzione come riveduta dal presente protocollo.

6. In sede di esame delle proposte di modifica dei limiti, il comitato giuridico tiene conto degli eventi già verificatisi, in particolare dell'ammontare dei danni da essi derivati, delle variazioni del valore monetario e delle ripercussioni della modifica proposta sul costo dell'assicurazione.

7.

a) Le modifiche dei limiti di cui al presente articolo non possono essere prese in esame prima che siano trascorsi cinque anni dalla data in cui il presente protocollo è stato aperto alla firma né prima che siano trascorsi cinque anni dalla data dell'entrata in vigore di una precedente modifica ai sensi del presente articolo.

b) I limiti non possono essere aumentati al punto da superare un importo corrispondente al limite fissato dalla convenzione, nel testo riveduto dal presente protocollo, maggiorato di un interesse composto annuo del 6 % a partire dalla data in cui il presente protocollo è stato aperto alla firma.

c) I limiti non possono essere aumentati al punto da superare un importo corrispondente al triplo del limite fissato dalla convenzione nel testo riveduto dal presente protocollo.

8. L'Organizzazione notifica a tutti gli Stati contraenti ogni modifica adottata ai sensi del paragrafo 5. La modifica si considera accettata trascorsi diciotto mesi dalla data della sua notifica, salvo qualora entro questo termine almeno un quarto degli Stati che erano Stati contraenti al momento della sua adozione abbia comunicato al Segretario generale che non intende accettarla, nel qual caso la modifica è respinta e priva di efficacia.

9. Una modifica considerata accettata a norma del paragrafo 8 entra in vigore diciotto mesi dopo l'accettazione.

10. Tutti gli Stati contraenti sono vincolati dalla modifica a meno che non denuncino il presente protocollo a norma dell'articolo 21, paragrafi 1 e 2, almeno sei mesi prima che essa entri in vigore. La denuncia ha effetto a partire dall'entrata in vigore della modifica.

11. Qualora sia stata adottata una modifica ma non sia ancora scaduto il termine di diciotto mesi per la sua accettazione, gli Stati che diventino parti contraenti durante tale periodo sono vincolati dalla modifica qualora essa entri in vigore. Gli Stati che diventino parti contraenti dopo tale periodo sono vincolati dalle modifiche già accettate a norma del paragrafo 8. Nei casi di cui al presente paragrafo, uno Stato è vincolato da una modifica al momento della sua entrata in vigore o, se posteriore, al momento dell'entrata in vigore nei suoi confronti del presente protocollo.

ALLEGATO ALLA CONVENZIONE DI ATENE

CERTIFICATO DI ASSICURAZIONE O DI ALTRA GARANZIA FINANZIARIA RELATIVA ALLA RESPONSABILITÀ PER MORTE O LESIONI PERSONALI DEI PASSEGGERI

Rilasciato in conformità delle disposizioni dell'articolo 4 bis della Convenzione di Atene del 2002 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio

Nome della nave

Lettere o numero di identificazione

Numero IMO di identificazione della nave

Porto di registrazione

Nome e indirizzo completo della sede principale del vettore che esegue realmente il trasporto

Si certifica che la nave di cui sopra è coperta da una polizza assicurativa o da altra garanzia finanziaria conforme alle disposizioni dell'articolo 4 bis della Convenzione di Atene del 2002 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio.

Tipo di garanzia

Durata della garanzia

Nome e indirizzo dell'assicuratore (degli assicuratori) e/o del garante (dei garanti)

Nome

Indirizzo

Il presente certificato è valido fino al

Rilasciato o autenticato dal governo di

(denominazione completa dello Stato)

OPPURE

Formula da utilizzare qualora lo Stato contraente si avvalga dell'articolo 4 bis, paragrafo 3:

Il presente certificato è rilasciato da

debitamente autorizzato a tal fine dal governo di (denominazione completa dello Stato)

Fatto a il
(luogo) (data)

.....

..

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

Note esplicative:

1. La denominazione dello Stato può eventualmente contenere un riferimento all'autorità pubblica competente del paese nel quale il certificato è rilasciato.
2. Se l'importo totale della garanzia proviene da più fonti, occorre indicare l'importo di ciascuna di esse.
3. Se la garanzia è fornita sotto varie forme, è necessario specificarle.
4. Alla voce «durata della garanzia» occorre precisare la data in cui la garanzia prende effetto.
5. Alla voce «Indirizzo dell'assicuratore (degli assicuratori) e/o del garante (dei garanti)» occorre indicare la sede principale dell'assicuratore (degli assicuratori) e/o del garante (dei garanti). Se necessario, indicare la sede presso cui è stata stipulata l'assicurazione o concessa la garanzia.

ALLEGATO II

Estratto dalla riserva e dagli orientamenti IMO per l'attuazione della convenzione di Atene adottati dal comitato giuridico dell'organizzazione marittima internazionale il 19 ottobre 2006

RISERVA E ORIENTAMENTI DELL'IMO PER L'ATTUAZIONE DELLA CONVENZIONE DI ATENE

(...omissis...)

CLICCA QUI (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:131:0024:0024:IT:PDF>) per
Versione originale completa su GU