

*Traduzione*¹

Convenzione internazionale concernente la limitazione della responsabilità dei proprietari di navi di mare²

Conclusa a Bruxelles il 10 ottobre 1957

Approvata dall'Assemblea federale il 1° dicembre 1965³

Strumento di ratifica depositato dalla Svizzera il 21 gennaio 1966

Entrata in vigore per la Svizzera il 31 maggio 1968⁴

(Stato 5 aprile 2005)

Le alte Parti contraenti:

riconosciuto l'utilità di stabilire, in comune accordo, regole uniformi in materia di limitazione della responsabilità dei proprietari di navi di mare;

hanno convenuto quanto segue:

Art. 1

1. Il proprietario d'una nave di mare può limitare la propria responsabilità alla somma stabilita nell'articolo 3 per i crediti che risultano da una delle cause seguenti, sempreché non vi sia colpa del proprietario:

- a. morte o lesioni corporali di qualsiasi persona trovantesi a bordo per essere trasportata, e perdita o danneggiamento di cose a bordo della nave;
- b. morte o lesioni corporali di qualsiasi altra persona a terra o in acqua, perdita o danneggiamento di altre cose e lesione di diritti causati da azione, da negligenza o per colpa di una persona che si trovi a bordo della nave o di altra persona che non si trovi a bordo ma per cui il proprietario è responsabile se l'azione, la negligenza o la colpa di dette persone sono attenenti alla navigazione, all'amministrazione della nave, all'imbarco, al trasporto o allo sbarco del carico o dei passeggeri;
- c. obblighi e responsabilità dettati da una legge concernente il ricupero di relitti e, segnatamente, il disincaglio, lo spostamento o la distruzione d'una nave affondata, incagliata o abbandonata (compreso tutto quanto si trova a bordo) come anche obblighi e responsabilità risultanti dai danni causati dalle navi alle opere d'arte portuali, ai bacini e alle idrovie.

RU 1966 1505; FF 1965 II 1

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

² La presente convenzione è solo ancora applicabile per la Svizzera nei rapporti con gli Stati che non fanno parte della conv. del 1976 sulla limitazione della responsabilità in materia di rivendicazioni marittime (RS 0.747.331.53 art. 17 n.4). Vedere la lista degli Stati partecipanti pubblicata qui appresso.

³ Art 1 cpv. 1 lett. a del DF del 1° dic. 1965 (RU 1966 993).

⁴ RU 1968 1304

2. Nella presente convenzione, l'espressione «danni corporali» designa i crediti d'indennizzo in seguito a morte o lesioni corporali; l'espressione «danni materiali» designa tutti gli altri indennizzi che possono essere pretesi in virtù del numero 1.

3. Il diritto d'un proprietario di navi di limitare le responsabilità nei casi di cui al numero 1 gli è riconosciuto anche se detta responsabilità deriva dalla proprietà, possessione, custodia o dal controllo della nave senza che vi sia la prova della colpevolezza propria o delle persone per cui egli deve rispondere.

4. Il presente articolo non si applica:

- a. ai crediti per assistenza, salvataggio o contributi ad avarie in comune;
- b. ai crediti del capitano, dei membri dell'equipaggio e di altre persone al servizio del proprietario della nave, che si trovano a bordo o che svolgono compiti inerenti alla navigazione della nave stessa, come anche ai crediti dei loro eredi o di altre persone aventi diritto alla successione, se, giusta la legge che disciplina il contratto di lavoro, il proprietario non ha il diritto di limitare la propria responsabilità rispetto a detti crediti oppure se, sempre in virtù della medesima legge, può limitarla ma per un importo superiore a quello stabilito nell'articolo 3.

5. Se il proprietario d'una nave è autorizzato a far valere un credito verso un altro creditore per un danno risultante dal medesimo avvenimento, i rispettivi crediti sono compensati e le disposizioni della presente convenzione si applicano alla eventuale eccedenza.

6. La «lex fori» designa la persona cui incombe di provare che l'evento dal quale è nato il credito è stato causato o no per colpa del proprietario.

7. Il fatto d'invocare la limitazione della responsabilità non comporta il riconoscimento della responsabilità.

Art. 2

1. La limitazione della responsabilità stabilita nell'articolo 3 s'applica ai crediti complessivi per danni corporali e materiali in seguito allo stesso evento, senza alcun riguardo per i crediti nati o che nasceranno da un altro avvenimento.

2. Se i crediti complessivi per uno stesso evento superano i limiti di responsabilità stabiliti nell'articolo 3, può essere allestito, per un ammontare pari a detti limiti, un fondo di responsabilità unico (fondo di limitazione).

3. Il fondo surriferito può essere unicamente impiegato per estinguere quei crediti per cui è possibile far valere una limitazione della responsabilità.

4. Dopo che sia stato costituito il fondo, i creditori, a cui quest'ultimo è riservato, non possono più esercitare alcun diritto, per gli stessi crediti, su altri beni del proprietario, sempre che detto fondo sia disponibile in favore di essi creditori.

Art. 3⁵

1. Le somme cui il proprietario d'una nave può limitare le proprie responsabilità, nei casi menzionati nell'articolo 1, sono le seguenti:

- a. per soli danni materiali fr. 1000 per tonnellata di stazza della nave;
- b. per soli danni corporali, fr. 3100 per tonnellata di stazza della nave;
- c. per danni corporali e materiali fr. 3100 per tonnellata di stazza, di cui i primi 2100 fr. devono essere destinati alla liquidazione dei danni corporali; qualora la prima parte risultasse insufficiente, la parte dei danni corporali non pagata concorre coi crediti nati dai danni materiali per essere liquidata con la seconda parte.

2. Per ambedue le parti del fondo di limitazione, la ripartizione fra i creditori avviene in modo proporzionale ai loro crediti riconosciuti.

3. Se il proprietario d'una nave ha pagato, prima della ripartizione del fondo, completamente o parzialmente, i crediti indicati nell'articolo 1, numero 1, egli subentra ai creditori pagati, ma solamente nella misura in cui detti creditori hanno potuto far riconoscere in giudizio i propri crediti secondo le leggi del paese di costituzione del fondo.

4. Qualora il proprietario dimostri ch'egli potrebbe essere ulteriormente costretto a pagare, completamente o parzialmente, tino dei crediti indicati nell'articolo 1, numero 1, il tribunale o qualsiasi altra autorità competente del paese in cui è costituito il fondo può ordinare che sia provvisoriamente riservata una somma sufficiente per consentire al proprietario di far valere i propri diritti verso il fondo alle condizioni menzionate nel numero precedente.

5. Per stabilire il limite della responsabilità d'un proprietario di navi, giusta le disposizioni del presente articolo, le navi d'una stazza inferiore alle 300 tonnellate sono assimilate a una nave di detto tonnello.

6. Nel presente articolo per franco s'intende il valore corrispondente a quello di sessantacinque milligrammi e mezzo d'oro al titolo di novecento millesimi. Le somme menzionate nel numero 1. saranno convertite nella moneta dello Stato in cui è invocata la limitazione della responsabilità; la conversione avverrà, secondo il valore surriferito rispetto alla moneta in questione, nella data in cui il proprietario della nave avrà costituito il fondo, effettuato il pagamento o fornito, conformemente alla legge di detto Stato, una garanzia equivalente.

7. Per l'applicazione della presente convenzione, il tonnello è calcolato come segue:

- per le navi a vapore o le altre navi a propulsione meccanica, va aggiunto al tonnello netto quel volume destinato alle macchine, sottratto dal tonnello lordo per stabilire quello netto;
- per le altre navi, il tonnello netto.

⁵ Vedere anche il prot. del 21 dic. 1979 (RS 0.747.331.521).

Art. 4

Senza pregiudicare le disposizioni dell'articolo 3, numero 2, le regole concernenti la costituzione e la distribuzione di eventuali fondi come anche quelle che ne disciplinano la procedura sono stabilite conformemente alle leggi dello Stato in cui il fondo viene costituito.

Art. 5

1. Nei casi in cui un proprietario è autorizzato a limitare la propria responsabilità, in virtù della presente convenzione, e quando la nave o qualsiasi altro natante o bene del medesimo proprietario sia stato sequestrato nella giurisdizione d'uno Stato contraente oppure sia stata pagata una cauzione o fornita qualsiasi altra garanzia per evitare il sequestro, il tribunale o qualsiasi altra autorità competente dello Stato in questione può ordinare il rigetto del sequestro o la liberazione della garanzia a condizione che sia provata la avvenuta fornitura, da parte del proprietario, d'una cauzione o d'una garanzia per una somma corrispondente al limite di responsabilità stabilito nella presente convenzione, e che tale cauzione o garanzia sia effettivamente disponibile a favore della parte interessata giusta i suoi diritti.

2. Se, nelle circostanze menzionate nel numero precedente, è già stata versata una cauzione o altra garanzia:

- a. presso il porto in cui si è verificato l'evento che ha procurato diritto al risarcimento;
- b. presso il primo scalo dopo l'evento se esso non è avvenuto in porto;
- c. presso il porto di sbarco o di scarico qualora trattasi di risarcimenti inerenti a danni corporali o materiali;

il tribunale o qualsiasi altra autorità competente ordina il rigetto del sequestro o la liberazione della cauzione o altra garanzia alle stesse condizioni di cui nel numero 1.

3. Le disposizioni dei numeri 1 e 2 sono parimente applicabili anche se, la cauzione o la garanzia fornita è inferiore al limite di responsabilità stabilito nella presente convenzione, sempreché sia data una cauzione o un'altra garanzia per l'importo scoperto.

4. Se il proprietario ha prestato cauzione o garanzia per un importo corrispondente al limite di responsabilità stabilito nella presente convenzione, essa può servire al pagamento di tutti i crediti nati dallo stesso evento e per cui il proprietario può limitare la responsabilità.

5. La procedura inerente alle azioni promosse in applicazione della presente convenzione e i termini da osservare sono disciplinati dalle leggi interne dello Stato contraente in cui si svolge il processo.

Art. 6

1. Per la presente convenzione, nella responsabilità del proprietario della nave è inclusa la responsabilità della nave stessa.

2. Con riserva del disposto al numero 3, la presente convenzione si applica al noleggiatore, armatore, armatore gerente, capitano come anche ai membri dell'equipaggio e alle altre persone impiegate dal noleggiatore, armatore o armatore gerente, che agiscono nell'esercizio delle proprie funzioni, come essa è applicata al proprietario, senza che l'ammontare complessivo della responsabilità limitata dal proprietario e di quest'altre persone superi la somma stabilita nell'articolo 3, per i danni corporali e materiali derivanti dallo stesso evento.

3. Se un'azione è promossa contro il capitano o i membri dell'equipaggio, questi possono limitare la propria responsabilità anche quando il danno è stato originato da un loro errore personale. Tuttavia, se il capitano o il membro dell'equipaggio è contemporaneamente l'unico proprietario, comproprietario, noleggiatore, armatore o armatore gerente, il disposto che precede si applica unicamente per gli errori da loro commessi agendo in qualità di capitano o membro dell'equipaggio.

Art. 7

La presente convenzione si applica ogni qualvolta il proprietario d'una nave o qualsiasi altra persona che, in virtù dell'articolo 6, abbia gli stessi diritti limiti o cerchi di limitare la propria responsabilità davanti ai tribunali degli Stati contraenti oppure tenti di far levare il sequestro d'una nave o di qualsiasi altro bene o ancora di liberare una cauzione o altra garanzia nel territorio di detti Stati.

Ciononostante, ciascuno Stato contraente ha il diritto di escludere, totalmente o parzialmente, dal beneficio della presente convenzione ogni Stato non contraente o qualsiasi altra persona che, all'atto dell'adozione di provvedimenti per limitare la propria responsabilità o per ottenere, conformemente all'articolo 5, la levata del sequestro di una nave o di altri beni come anche la liberazione di cauzioni o garanzie, non abbia la residenza o la sede d'esercizio in uno degli Stati contraenti o ancora se la nave di cui si tratta, alla data in cui è chiesta la levata del sequestro o la liberazione della cauzione, non batte bandiera di uno Stato contraente.

Art. 8

Ciascun Stato contraente si riserva il diritto di designare le altre categorie di natanti da assimilare alle navi di mare per l'applicazione della presente convenzione.

Art. 9

La presente convenzione è aperta alla firma degli Stati rappresentati alla decima sessione della conferenza diplomatica di Diritto Marittimo.

Art. 10

La presente convenzione sarà ratificata e gli strumenti saranno depositati presso il Governo belga che notificherà il deposito a tutti gli Stati firmatari e aderenti.

Art. 11

1. La presente convenzione entra in vigore dopo sei mesi dal deposito del decimo strumento di ratificazione di cui almeno cinque appartenenti a Stati che posseggano, ciascuno, non meno di 1 000 000 di tonnellate di stazza lorda.

2. Entrata in vigore che sia la convenzione, essa prende effetto, per ciascun Stato firmatario che la ratificasse successivamente, dopo sei mesi dal deposito dello strumento.

Art. 12

Ogni Stato non rappresentato alla decima sessione della conferenza diplomatica di Diritto Marittimo può aderire alla presente convenzione.

Gli strumenti d'adesione sono depositati presso il Governo belga che avverte gli Stati firmatari e aderenti.

La convenzione entra in vigore per lo Stato aderente sei mesi dopo il deposito dello strumento, ma non prima della data stabilita nell'articolo 11, numero 1.

Art. 13

La presente convenzione può essere disdetta in ogni momento. La disdetta prende effetto dopo un anno a contare dalla data di notificazione al Governo belga che la comunica, per via diplomatica, agli altri Stati firmatari e aderenti.

Art. 14

1. Ciascuna Parte contraente può, all'atto della ratificazione, adesione, o più tardi, notificare al Governo belga che la presente convenzione s'applica ad alcuni o tutti i territori di cui essa assicura le relazioni internazionali. La convenzione è applicabile a detti territori dopo sei mesi a contare dalla data di ricezione della notificazione da parte del Governo belga ma non prima dell'entrata in vigore della convenzione per la predetta Parte contraente.

2. Ciascuna Parte contraente che abbia fatto una notificazione conformemente al numero precedente, può, in ogni momento, avvertire il Governo belga che la convenzione cessa di applicarsi ai territori in questione. Siffatta disdetta entra in vigore dopo un anno dalla comunicazione al Governo belga.

3. Il Governo belga comunica per via diplomatica a tutti gli Stati firmatari e aderenti le notificazioni pervenute gli giusta il presente articolo.

Art. 15

Scaduto che sia un periodo di 3 anni dall'entrata in vigore della convenzione per ciascuna Parte contraente, quest'ultima può chiedere che si convochi una conferenza per deliberare sulle proposte intese a modificare la presente convenzione. Ciascuna Parte contraente che desideri fruire di tale facoltà, deve avvertire il Governo belga che si incarica di convocare, entro sei mesi, la conferenza.

Art. 16

La presente convenzione sostituisce e abroga, per gli Stati che la ratificano o vi aderiscono, la convenzione internazionale per l'unificazione di alcune regole concernenti la limitazione della responsabilità dei proprietari di navi, firmata a Bruxelles il 25 agosto 1924⁶.

In fede di che, i plenipotenziari debitamente autorizzati, hanno firmato la presente convenzione.

Fatto a Bruxelles, il 10 ottobre 1957, nelle lingue francese e inglese, i due testi facendo ugualmente fede, in un solo esemplare che resterà depositato presso gli archivi del Governo belga il quale ne rilascia copie certificate conformi.

⁶ [CS 7 506]

Protocollo di Firma

1. Ciascun Stato può, all'atto della firma o ratificazione della presente convenzione o dell'adesione ad essa, formulare le riserve previste nel numero 2. Non sono ammesse altre riserve.
2. Possono essere fatte le seguenti riserve:
 - a. di escludere l'applicazione dell'articolo 1, numero 1, lettera c;
 - b. di disciplinare mediante legge interna il sistema di limitazione della responsabilità applicabile alle navi di stazza inferiore alle 300 tonnellate;
 - e. di dare effetto alla presente convenzione sia conferendole forza di legge sia includendola, sotto forma adeguata, nella legislazione interna.

(Seguono le firme)

Campo di applicazione dell'accordo il 10 febbraio 2005

Stati partecipanti	Ratifica Adesione (A) Dichiarazione di successione (S)		Entrata in vigore	
Algeria	18 agosto	1964 A	31 maggio	1968
Cina-Macao ^a	6 dicembre	1999	20 dicembre	1999
Congo (Kinshasa)	17 luglio	1967 A	31 maggio	1968
Figi*	22 agosto	1972 S	10 ottobre	1970
Ghana*	26 luglio	1961 A	31 maggio	1968
India*	1° giugno	1971	1° dicembre	1971
Iran*	26 aprile	1966 A	31 maggio	1968
Islanda*	16 ottobre	1968 A	16 aprile	1969
Israele*	30 novembre	1967	31 maggio	1968
Libano	23 dicembre	1994 A	23 giugno	1995
Lussemburgo	18 febbraio	1991 A	18 maggio	1991
Madagascar	13 luglio	1965 A	31 maggio	1968
Monaco*	24 gennaio	1977 A	24 luglio	1977
Paesi Bassi				
Aruba	16 giugno	1986	16 dicembre	1986
Papua Nuova Guinea*	14 marzo	1980 A	14 settembre	1980
Polonia	1° dicembre	1972	1° giugno	1973
Portogallo*	8 aprile	1968	8 ottobre	1968
Salomone, Isole*	17 settembre	1981 S	7 luglio	1978
Singapore	13 settembre	1977 S	31 maggio	1968
Siria	10 luglio	1972 A	10 gennaio	1973
Spagna*	16 luglio	1959	31 maggio	1968
Svizzera	21 gennaio	1966	31 maggio	1968
Tonga*	13 giugno	1978 A	13 dicembre	1978

* Riserve e dichiarazioni, vedi qui appresso.

- a Dal 23 set. 1999 al 19 dic. 1999, la Conv. era applicabile a Macao in base a una dichiarazione d'estensione territoriale del Portogallo. Dal 20 dic. 1999, Macao è diventata una Regione amministrativa speciale (RAS) della Repubblica Popolare Cinese. In virtù della dichiarazione cinese del 6 dicembre 1999, la Convenzione è applicabile anche alla RAS Macao dal 20 dic. 1999.

Riserve e dichiarazioni

Figi

Il Governo delle Figi, ha ratificato la convenzione con le seguenti riserve:

1. Detto Governo esclude l'applicazione dell'articolo 1 paragrafo 1 lettera c della convenzione conformemente alle disposizioni di cui al paragrafo 2 lettera a del protocollo di firma;

2. conformemente alle disposizioni di cui al paragrafo 2 lettera b del detto protocollo di firma il Governo delle Figi disciplinerà in norme speciali della propria legge nazionale il sistema di limitazione di responsabilità applicabile alle navi inferiori a 300 tonnellate di stazza;
3. egli si riserva parimenti il diritto d'estendere detta convenzione a tutti i territori cui assicura le relazioni internazionali e di subordinare tale estensione all'una o a tutte le riserve di cui al paragrafo 2 del protocollo di firma: inoltre, conformemente alle disposizioni di cui al paragrafo 2 lettera c del protocollo di firma, dichiara che detta convenzione, come tale, non fa parte della legislazione delle Figi ma che, nella propria legislazione nazionale, sono state incluse disposizioni appropriate per renderla efficace.

Ghana

Il governo del Ghana si riserva il diritto:

1. d'escludere dal campo d'applicazione della convenzione gli obblighi e le responsabilità previsti nell'articolo 1 paragrafo 1 lettera c;
2. di regolare con disposizioni particolari, giusta la propria legge nazionale, il sistema di limitazione di responsabilità applicabile ai proprietari di navi inferiori a 300 tonnellate di stazza;
3. di dare effetto alla presente convenzione sia conferendole forza di legge, sia includendone appropriatamente le disposizioni nella legislazione interna.

India

Le stesse riserve del Ghana.

Iran

Firmando la convenzione il Governo dell'Iran s'è riservato il diritto di:

1. escludere l'applicazione dell'articolo 1 paragrafo 1 lettera c;
2. regolare nella propria legge nazionale il sistema di limitazione di responsabilità applicabile alle navi inferiori a 300 tonnellate di stazza;
3. dare effetto alla presente convenzione sia conferendole forza di legge, sia includendone appropriatamente le disposizioni nella legislazione interna.

Isole Salomone

Stesse riserve di quelle delle Figi, ossia le riserve enunciate al paragrafo 2 lettere a e b del protocollo di firma (RU 1973 701)

Islanda

Il Governo d'Islanda si riserva il diritto di:

1. regolare nella propria legge nazionale il sistema di limitazione di responsabilità applicabile alle navi inferiori a 300 tonnellate di stazza;
2. dare effetto alla presente convenzione sia conferendole forza di legge, sia includendone appropriatamente le disposizioni nella legislazione interna.

Israele

Le stesse riserve del Ghana

Monaco

Monaco ha formulato le tre riserve previste al paragrafo 2 a), b) e c) del Protocollo di firma.

Papuasia-Nuova Guinea

a) Il Governo della Papuasia-Nuova Guinea esclude l'applicazione dell'articolo 1 paragrafo 1 c).

b) Il Governo della Papuasia-Nuova Guinea regolerà con disposizioni speciali della legge nazionale il sistema di limitazione di responsabilità applicabile alle navi con meno di 300 tonnellate di stazza.

c) Il Governo della Papuasia-Nuova Guinea renderà applicabile la presente convenzione includendone le disposizioni nella sua legislazione nazionale.

Portogallo

Le stesse riserve del Ghana

Spagna

Le stesse riserve del Ghana

Tonga

Il governo di Tonga si riserva il diritto di:

1. escludere l'applicazione dell'articolo 1 paragrafo 1 lettera c della convenzione;
2. regolare con disposizioni particolari nella propria legge nazionale il sistema di limitazione di responsabilità applicabile alle navi inferiori a 300 tonnellate di stazza.

