



REPUBBLICA DI SAN MARINO

DECRETO CONSILIARE 26 febbraio 2021 n.27

**Noi Capitani Reggenti
la Serenissima Repubblica di San Marino**

*Visto il combinato disposto dell'articolo 5, comma 3, della Legge Costituzionale n.185/2005 e dell'articolo 11, comma 2, della Legge Qualificata n.186/2005;
Vista la delibera del Consiglio Grande e Generale n.5 del 23 febbraio 2021;
ValendoCi delle Nostre Facoltà;
Promulghiamo e mandiamo a pubblicare:*

ADESIONE ALLA CONVENZIONE INTERNAZIONALE PER L'UNIFICAZIONE DI ALCUNE REGOLE IN MATERIA DI URTO FRA NAVI

Articolo Unico

Piena ed intera esecuzione è data alla Convenzione internazionale per l'unificazione di alcune regole in materia di urto fra navi conclusa a Bruxelles il 23 settembre 1910 (Allegato A), a decorrere dall'entrata in vigore della Convenzione, in conformità a quanto disposto dagli articoli 15 e 16 della Convenzione medesima.

Dato dalla Nostra Residenza, addì 26 febbraio 2021/1720 d.F.R.

I CAPITANI REGGENTI
Alessandro Cardelli – Mirko Dolcini

**IL SEGRETARIO DI STATO
PER GLI AFFARI INTERNI**
Elena Tonnini

Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collisions between Vessels

(Brussels, 23 September 1910)

His Majesty the King of the United Kingdom of Great Britain and Ireland and of the British Dominions beyond the Seas, Emperor of India; His Majesty the German Emperor, King of Prussia, in the name of the German Empire; the President of the Argentine Republic; His Majesty the Emperor of Austria, King of Bohemia, etc, and Apostolic King of Hungary, for Austria and Hungary; His Majesty the King of the Belgians; the President of the United States of Brazil; the President of the Republic of Chile; the President of the Republic of Cuba; His Majesty the King of Denmark; His Majesty the King of Spain; the President of the United States of America; the President of the French Republic; His Majesty the King of the Hellenes; His Majesty the King of Italy; His Majesty the Emperor of Japan; the President of the United States of Mexico; the President of the Republic of Nicaragua; His Majesty the King of Norway; Her Majesty the Queen of the Netherlands; His Majesty the King of Portugal and the Algarves; His Majesty the King of Roumania; His Majesty the Emperor of All the Russias; His Majesty the King of Sweden; the President of the Republic of Uruguay;

HAVING RECOGNISED the desirability of determining by mutual agreement certain uniform rules of law with respect to collisions, have decided to conclude a Convention to that end, and have appointed as their plenipotentiaries, that is to say:

Who, having been duly authorised to that effect, have agreed as follows:

Article 1

Where a collision occurs between sea-going vessels or between sea-going vessels and vessels of inland navigation, the compensation due for damages caused to the vessels, or to any things or persons on board thereof, shall be settled in accordance with the following provisions, in whatever waters the collision takes place.

Article 2

If the collision is accidental, if it is caused by *force majeure*, or if the cause of the collision is left in doubt, the damages are borne by those who have suffered them.

This provision is applicable notwithstanding the fact that the vessels, or any one of them, may be at anchor (or otherwise made fast) at the time of the casualty.

Article 3

If the collision is caused by the fault of one of the vessels, liability to make good the damages attaches to the one which has committed the fault.

Article 4

If two or more vessels are in fault the liability of each vessel is in proportion to the degree of the faults respectively committed. Provided that if, having regard to the circumstances, it is not possible to establish the degree of the respective faults, or if it appears that the faults are equal, the liability is apportioned equally.

The damages caused, either to the vessels or to their cargoes or to the effects or other property of the crews, passengers, or other persons on board, are borne by the vessels in fault in the above proportions, and even to third parties a vessel is not liable for more than such proportion of such damages.

In respect of damages caused by death or personal injuries, the vessels in fault are jointly as well as severally liable to third parties, without prejudice however to the right of the vessel which has paid a

larger part than that which, in accordance with the provisions of the first paragraph of this Article, she ought ultimately to bear, to obtain a contribution from the other vessel or vessels in fault.

It is left to the law of each country to determine, as regards such right to obtain contribution, the meaning and effect of any contract or provision of law which limits the liability of the owners of a vessel towards persons on board.

Article 5

The liability imposed by the preceding Articles attaches in cases where the collision is caused by the fault of a pilot, even when the pilot is carried by compulsion of law.

Article 6

The right of action for the recovery of damages resulting from a collision is not conditional upon the entering of a protest or the fulfilment of any other special formality.

All legal presumptions of fault in regard to liability for collision are abolished.

Article 7

Actions for the recovery of damages are barred after an interval of two years from the date of the casualty.

The period within which an action must be instituted for enforcing the right to obtain contribution permitted by paragraph 3 of Article 4, is one year from the date of payment.

The grounds upon which the said periods of limitation may be suspended or interrupted are determined by the law of the court where the case is tried.

The High Contracting Parties reserve to themselves the right to provide, by legislation in their respective countries, that the said periods shall be extended in cases where it has not been possible to arrest the defendant vessel in the territorial waters of the State in which the plaintiff has his domicile or principal place of business.

Article 8

After a collision, the master of each of the vessels in collision is bound, so far as he can do so without serious danger to his vessel, her crew and her passengers, to render assistance to the other vessel, her crew and her passengers.

He is likewise bound so far as possible to make known to the other vessel the name of his vessel and the port to which she belongs, and also the names of the ports from which she comes and to which she is bound.

A breach of the above provisions does not of itself impose any liability on the owner of a vessel.

Article 9

The High Contracting Parties whose legislation does not forbid infringements of the preceding Article bind themselves to take or to propose to their respective legislatures the measures necessary for the prevention of such infringements.

The High Contracting Parties will communicate to one another as soon as possible the laws or regulations which have already been or may be hereafter promulgated in their States for giving effect to the above undertaking.

Article 10

Without prejudice to any Conventions which may hereafter be made, the provisions of this Convention do not affect in any way the law in force in each country with regard to the limitation of shipowners' liability, nor do they affect the legal obligations arising from contracts of carriage or from any other contracts.

Article 11

This Convention does not apply to ships of war or to Government ships appropriated exclusively to a public service.

Article 12

The provisions of this Convention shall be applied as regards all persons interested when all the vessels concerned in any action belong to States of the High Contracting Parties, and in any other cases for which the national laws provide.

Provided always that:

1. As regards persons interested who belong to a non-contracting State, the application of the above provisions may be made by each of the contracting States conditional upon reciprocity.
2. Where all the persons interested belong to the same State as the court trying the case, the provisions of the national law and not of the Convention are applicable.

Article 13

This Convention extends to the making good of damages which a vessel has caused to another vessel, or to goods or persons on board either vessel, either by the execution or non-execution of a manoeuvre or by the non-observance of the regulations, even if no collision had actually taken place.

Article 14

Any one of the High Contracting Parties shall have the right, three years after this Convention comes into force, to call for a fresh conference with a view to possible amendments therein, and particularly with a view to extend, if possible, the sphere of its application.

Any Power exercising this right must notify its intention to the other Powers, through the Belgian Government, which will make arrangements for convening the conference within six months.

Article 15

States which have not signed the present Convention are allowed to accede thereto at their request. Such accession shall be notified through the diplomatic channel to the Belgian Government, and by the latter to each of the Governments of the other Contracting Parties; it shall become effective one month after the despatch of such notification by the Belgian Government.

Article 16

The present Convention shall be ratified.

After an interval of at most one year from the date on which the Convention is signed, the Belgian Government shall enter into communication with the Governments of the High Contracting Parties which have declared themselves prepared to ratify it, with a view to decide whether it should be put into force.

The ratifications shall, if so decided, be deposited forthwith at Brussels, and the Convention shall come into force a month after such deposit.

The Protocol shall remain open another year in favour of the States represented at the Brussels Conference. After this interval they can only accede to it in conformity with the provisions of Article 15.

Article 17

In the case of one or other of the High Contracting Parties denouncing this Convention, such denunciation shall not take effect until a year after the day on which it has been notified to the Belgian Government, and the Convention shall remain in force as between the other contracting Parties.

Additional Article

Notwithstanding anything in the provisions of Article 16, it is agreed that it shall not be obligatory to give effect to the provisions of Article 5, establishing liability in cases where a collision is caused by the fault of a pilot carried by compulsion of law, until the High Contracting Parties shall have arrived at an agreement on the subject of the limitation of liability of shipowners.

IN WITNESS WHEREOF, the plenipotentiaries of the respective High Contracting Parties have signed this Convention and have affixed thereto their seals.

DONE at Brussels, in a single copy, September 23rd, 1910.

Traduzione non ufficiale

Convenzione internazionale per l'unificazione di alcune regole in materia di urto fra navi

Conchiusa a Bruxelles il 23 settembre 1910

Art. 1

In caso di urto avvenuto tra navi di mare, oppure tra navi di mare e battelli di navigazione interna, le indennità dovute in ragione dei danni cagionati alle navi, alle cose o persone trovantisi a bordo, sono regolate in conformità delle disposizioni seguenti, senza che si debba tener conto delle acque ove l'urto è avvenuto.

Art. 2

Se l'urto è fortuito, se è dovuto a un caso di forza maggiore o se vi è dubbio sulle cause di esso, i danni sono sopportati da coloro che li hanno subiti.

Questa disposizione rimane applicabile nel caso in cui le navi, oppure una di esse, si trovino all'ancoraggio al momento dell'urto.

Art. 3

Se l'urto è dovuto a colpa di una delle navi, il risarcimento dei danni incombe a colui che l'ha commessa.

Art. 4

Se vi è colpa comune, la responsabilità di ciascuna delle navi è proporzionata alla gravità della colpa rispettivamente commessa; tuttavia, se, attese le circostanze, non si può stabilire la proporzione, oppure se le colpe appaiono equivalenti, la responsabilità è divisa in parti uguali.

I danni cagionati alle navi o ai loro carichi o agli effetti o ad altri beni degli equipaggi dei passeggeri, o d'altre persone che si trovino a bordo, sono sopportati dalle navi in colpa, nella proporzione suddetta, senza solidarietà rispetto ai terzi.

Le navi in colpa sono tenute solidalmente rispetto ai terzi, per i danni cagionati da morte o da ferite, salvo ricorso per parte della nave che ha pagato una quota superiore a quelle che, in conformità del primo capoverso del presente articolo, deve definitivamente sopportare.

Alle legislazioni nazionali compete il determinare, per quanto concerne detto ricorso, la portata e gli effetti delle disposizioni contrattuali o legali che limitino la responsabilità dei proprietari delle navi rispetto alle persone che si trovino a bordo.

Art. 5

La responsabilità stabilita dagli articoli precedenti sussiste nel caso in cui l'urto sia avvenuto per colpa di un pilota, anche se il pilota sia obbligatorio.

Art. 6

L'azione per risarcimento dei danni sofferti a causa di un urto non è subordinata a protesto né ad altra formalità speciale.

Non vi ha presunzione legale di colpa quanto alla responsabilità dell'urto.

Art. 7

Le azioni per risarcimento di danni si prescrivono in due anni dalla data dell'accidente.

Il termine per intentare le azioni in ricorso ammesse dal comma 3 dell'articolo 4 è di un anno. Questa prescrizione non decorre se non dal giorno del pagamento.

Le cause di sospensione e di interruzione di queste prescrizioni sono determinate dalla legge del Tribunale investito dell'azione.

Le Alte Parti contraenti si riservano il diritto di ammettere nelle loro legislazioni, come propagante i termini qui sopra fissati, il fatto che la nave convenuta non ha potuto essere sequestrata nelle acque territoriali dello Stato nel quale l'attore ha il suo domicilio o il suo principale stabilimento.

Art. 8

Seguito un urto fra navi, il capitano di ciascuna di esse è tenuto, in quanto lo possa fare senza serio pericolo per la sua nave, il suo equipaggio e i suoi passeggeri, a prestare assistenza all'altro bastimento, al suo equipaggio e ai suoi passeggeri.

È ugualmente tenuto, nei limiti del possibile, a far conoscere all'altra nave il nome del proprio bastimento e il porto dove è iscritto, come pure i luoghi donde viene e dove va.

Il proprietario della nave non è responsabile in caso della sola contravvenzione alle disposizioni precedenti.

Art. 9

Le Alte Parti contraenti, la cui legislazione non reprima le infrazioni all'articolo precedente si impegnano a prendere o a proporre ai loro rispettivi corpi legislativi le misure necessarie perché dette infrazioni siano represses.

Le Alte Parti contraenti si comunicheranno, appena ciò potrà farsi, le legge e i regolamenti che già fossero stati o che venissero emanati nei rispettivi Stati, in esecuzione della disposizione che precede.

Art. 10

Con riserva di convenzioni ulteriori le disposizioni presenti lasciano intatte le regole sulla limitazione di responsabilità dei proprietari di navi, quali sono stabilite in ciascun paese, e così pure le obbligazioni risultanti dal contratto di trasporto o da qualunque altro

contratto.

Art. 11

La presente Convenzione non è applicabile alle navi da guerra o alle navi di Stato esclusivamente adibite a un servizio pubblico.

Art. 12

Le disposizioni della presente Convenzione saranno applicate rispetto a tutti gl'interessati quando tutte le navi in causa appartengano agli Stati delle Alte Parti contraenti e negli altri casi previsti dalle leggi nazionali.

Resta inteso tuttavia:

1. che, rispetto agl'interessati appartenenti a uno Stato non contraente, l'applicazione delle dette disposizioni potrà essere subordinata da ciascuno degli

Stati contraenti alla condizione della reciprocità;

2. che allorché tutti gli interessati appartengano al medesimo Stato del Tribunale adito, sarà applicabile la legge nazionale e non la Convenzione.

Art. 13

La presente Convenzione si estende al risarcimento dei danni che, o per esecuzione o omissione di una manovra, o per inosservanza dei regolamenti, una nave ha cagionato, sia a un'altra nave, sia alle cose o persone trovantisi a bordo, anche quando non vi sia stato urto.

Art. 14

Ognuna delle Alte Parti contraenti avrà facoltà di provocare la riunione di una nuova conferenza, scorsi che siano tre anni dall'entrata in vigore della presente Convenzione, allo scopo di studiare i miglioramenti che vi si potrebbero apportare, e specialmente di stenderne, se possibile, la sfera di applicazione.

Quella fra le Potenze che volesse far uso di questa facoltà dovrà notificare la sua intenzione alle altre Potenze, pel tramite del Governo belga, il quale s'incaricherà di convocare la conferenza entro sei mesi.

Art. 15

Gli Stati che non hanno sottoscritto la presente Convenzione sono ammessi ad aderirvi su loro domanda.

Questa adesione sarà notificata per via diplomatica al Governo belga e, da questo, a ciascuna dei Governi delle altre Parti contraenti, produrrà i suoi effetti un mese dopo l'invio della notificazione fatta dal Governo belga.

Art. 16

La presente Convenzione sarà ratificata.

Scorso un anno, al più tardi, dal giorno della firma della Convenzione, il Governo belga si metterà in relazione coi Governi delle Alte Parti contraenti che si saranno dichiarati pronti a ratificarla, allo scopo di fare decidere se sia il caso di metterla in vigore.

Le ratificazioni saranno in tal caso depositate immediatamente a Bruxelles, e la Convenzione produrrà i suoi effetti un mese dopo tale deposito.

Il Protocollo resterà aperto per la durata di un altro anno in favore degli Stati rappresentati alla conferenza di Bruxelles.

Trascorso questo termine, essi non potranno che aderirvi, giusta le disposizioni dell'articolo 15.

Art. 17

Nel caso in cui alcuna delle Alte Parti contraenti disdicesse la presente Convenzione, la disdetta non produrrà i suoi effetti se non un anno dopo il giorno in cui fosse stata notificata al Governo belga e la Convenzione rimarrà in vigore fra le altre Parti contraenti.

Articolo addizionale

In derogaione del precedente articolo 16, rimane inteso che la disposizione dell'articolo 5 che fissa la responsabilità nel caso in cui l'urto sia stato cagionato per colpa di un pilota obbligatorio, non entrerà di pieno diritto in vigore se non quando le Alte Parti contraenti si saranno messe d'accordo sulla limitazione della responsabilità dei proprietari di navi.

In fede di che i Plenipotenziari delle rispettive Alte Parti contraenti hanno sottoscritto la presente Convenzione e vi hanno apposto i loro sigilli.

Fatto a Bruxelles, in un solo esemplare, il 23 settembre 1910.