



**SEGRETERIA DI STATO  
AFFARI ESTERI**

**RELAZIONE PER LA RATIFICA DELLE CONVENZIONE INTERNAZIONALE IN MATERIA DI  
NAVIGAZIONE MARITTIMA**

Eccellentissimi Capitani Reggenti,

Onorevoli Consiglieri,

ho il piacere di presentare Loro per la ratifica le seguenti convenzioni internazionali in materia di navigazione marittima, come elencate all'art. 80 della Legge n.120 del 2 agosto 2019, "Riforma in materia di navigazione marittima":

- a) Convenzione internazionale per l'unificazione di alcune regole in materia di urto fra navi conclusa a Bruxelles il 23 settembre 1910;
- b) Convenzione internazionale sull'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico conclusa a Bruxelles il 25 agosto 1924 e relativi Protocolli del 1968 e del 1979;
- c) Convenzione internazionale per l'unificazione di alcune regole relative ai privilegi e alle ipoteche navali conclusa a Bruxelles il 10 aprile 1926;
- d) Convenzione internazionale per l'unificazione di alcune regole del sequestro conservativo delle navi in mare conclusa a Bruxelles il 10 maggio 1952;
- e) Convenzione internazionale del 1966 sulle linee di carico conclusa a Londra il 5 aprile 1966;
- f) Convenzione internazionale sulla stazzatura delle navi del 1969, conclusa a Londra il 23 giugno 1969;
- g) Convenzione internazionale sull'intervento in alto mare in caso di sinistri che causino o possano causare inquinamento da idrocarburi conclusa a Bruxelles il 29 novembre 1969 e relativo Protocollo del 1973 sull'intervento in alto mare in caso di inquinamento da sostanze diverse dagli idrocarburi concluso a Londra il 2 novembre 1973;
- h) Protocollo del 1992 di modifica alla Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi (CLC) concluso a Londra il 27 novembre 1992;
- i) Protocollo del 1992 di modifica della Convenzione internazionale sull'istituzione di un fondo internazionale per l'indennizzo di danni derivanti dall'inquinamento da idrocarburi (FUND) concluso a Londra il 27 novembre 1992;



**SEGRETERIA DI STATO  
AFFARI ESTERI**

- l) Convenzione sul regolamento internazionale del 1972 per prevenire gli abbordi in mare conclusa a Londra il 20 ottobre 1972 (COLREG);
- m) Protocollo del 1978 relativo alla Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causate da Navi (MARPOL) concluso a Londra il 7 febbraio 1978;
- n) Protocollo del 2002 alla Convenzione d'Atene relativa al trasporto per mare di passeggeri e dei loro bagagli conclusa a Londra il 1° novembre 2002;
- o) Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) conclusa a Londra il 1 novembre 1974 e relativi Protocolli del 1978 e del 1988;
- p) Protocollo del 1996 di modifica della Convenzione di Londra sulla limitazione di responsabilità per i crediti marittimi (LLMC) concluso a Londra il 2 maggio 1996;
- q) Convenzione internazionale sugli standard di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi (STCW) conclusa a Londra il 17 luglio 1978 e Convenzione internazionale sugli standard di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi addetti alla pesca (STCW-F) conclusa a Londra il 7 luglio 1995;
- r) Convenzione internazionale del 1989 sull'assistenza conclusa a Londra il 28 aprile 1989;
- s) Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti dall'inquinamento determinate dal carburante delle navi (BUNKERS) conclusa a Londra il 23 marzo 2001;
- t) Convenzione sul lavoro marittimo conclusa a Ginevra il 23 febbraio 2006.

La ratifica di queste convenzioni, di cui la Commissione Consiliare II ha preso atto nelle sedute del 10 dicembre 2020 e del 28 gennaio 2021, è propedeutica all'entrata in vigore della Legge n.120 del 2 agosto 2019, "Riforma in materia di navigazione marittima".

Le Convenzioni internazionali del settore marittimo, rappresentano un fattore comune denominatore per tutti gli Stati che vi aderiscono. Infatti, in caso di controversia, tra navi di diversa bandiera, permettono di seguire un criterio comune per valutare e risolvere ogni potenziale criticità.

La ratifica delle presenti Convenzioni rappresenta un elemento estremamente positivo nell'ambito dello sviluppo del progetto marittimo al fine di meglio cautelare gli interessi soggettivi, finanziari, assicurativi, creditizi, di garanzia, nonché gli interessi legali della clientela internazionale e quindi costituiscono un elemento profondamente attrattivo del nostro Registro.



**SEGRETERIA DI STATO  
AFFARI ESTERI**

Alcune Convenzioni di carattere puramente tecnico sono basilari e necessarie al fine di poter procedere alla certificazione delle navi, delle imbarcazioni in genere e del personale marittimo in conformità ai requisiti tecnici internazionali.

Di seguito, ho il piacere di illustrare una breve relazione per ciascuna convenzione.

**a) Convenzione internazionale per l'unificazione di alcune regole in materia di urto fra navi conclusa a Bruxelles il 23 settembre 1910:**

La Convenzione in esame fornisce gli strumenti normativi necessari in caso di urto tra navi, per meglio comprendere le regole sulla competenza e sulla giurisdizione.

La Convenzione determina diversi livelli di responsabilità a carico delle navi, a seconda se l'urto è stato dovuto per "caso fortuito" ovvero per colpa di una delle navi coinvolte nell'urto (incidente).

Risulta utile ratificare la Convenzione di Bruxelles del 1910, per avere uno strumento legale finalizzato alla individuazione delle responsabilità delle navi, eventualmente coinvolte nell'incidente, a seguito di urto.

L'istituto dell'urto di navi, tra i più antichi e tradizionali del diritto marittimo, ha sempre costituito un punto di incontro tra i diversi Stati a livello internazionale. Le navi coinvolte spesso erano di nazionalità diversa; le collisioni avvenivano fuori dal mare territoriale e a volte in spazi marini non soggetti alla sovranità di alcuno Stato. Nasceva così, inevitabilmente, conflitti di legislazione sui principi regolatori della responsabilità nonché di giurisdizione tra gli Stati coinvolti che davano luogo a soluzioni disparate e a seri inconvenienti applicativi.

Quindi la necessità di giungere ad uno strumento uniforme sulla disciplina dell'urto di navi veniva avvertita già alla fine del 1800 nel corso delle prime conferenze del Comitato Marittimo Internazionale, in cui venivano elaborati due distinti progetti di Convenzione, finché durante la Conferenza diplomatica di Bruxelles del 23 settembre 1910 si giunse alla sottoscrizione del testo definitivo della Convenzione per l'unificazione di alcune norme in materia di urto fra navi: "Convention international pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage et protocoles de signature" che rappresenta uno dei primi e significativi contributi per l'unificazione internazionale del diritto marittimo.



**SEGRETERIA DI STATO  
AFFARI ESTERI**

Nella specifico si riportano in seguito le tematiche afferenti l'urto fra navi, trattate in 17 articoli:

1. Procedure in ordine alle indennità da erogare in relazione ai danni cagionati;
2. Caso fortuito ovvero "forza maggiore";
3. Responsabilità nell'urto;
4. Suddivisione del risarcimento in funzione dell'entità del danno cagionato, nel caso del coinvolgimento di più navi;
5. Valutazione delle responsabilità nel caso in cui venga accertata la colpa del Pilota (in ambito portuale nonché in tutti i contesti marittimi dove il pilota può essere chiamato ad operare);
6. Azione per il risarcimento del danno;
7. Prescrizione del risarcimento del danno;
8. Assistenza di salvataggio ad altra nave;
9. Norme sanzionatorie per omessa assistenza ad altra nave;
10. Limitazione di responsabilità dei proprietari delle navi;
11. Termini di esclusione del campo di applicazione della Convenzione;
12. Clausole in merito al campo di applicazione della Convenzione;
13. Estensione del risarcimento dei danni;
14. Modalità per il miglioramento/modifica della presente convenzione;
15. Modalità di adesione alla Convenzione;
16. Modalità di ratifica della Convenzione;
17. Rinuncia da parte di un Paese contraente.

In caso di urto fra navi (collisione) lo Stato di bandiera non ha responsabilità dirette, tuttavia dovrà procedere ad investigare le cause del sinistro, al fine di individuare le responsabilità dell'incidente. Tutte le spese e gli oneri derivanti da un urto sono a carico degli armatori (Companies) delle navi interessate.

La ratifica della presente Convenzione non comporta oneri aggiuntivi per la Repubblica di San Marino e non confligge con le normative dello Stato.



**SEGRETERIA DI STATO  
AFFARI ESTERI**

**b) Convenzione internazionale sull'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico conclusa a Bruxelles il 25 agosto 1924 e relativi Protocolli del 1968 e del 1979:**

La disciplina della polizza di carico è contenuta nella Convenzione internazionale per l'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico, sottoscritta a Bruxelles il 25 agosto 1924. Tale Convenzione è stata modificata con due protocolli aggiuntivi firmati a Bruxelles il 23 febbraio 1968 ed il 21 dicembre 1979.

La Convenzione in esame stabilisce le principali regole relative alla presunta responsabilità del vettore marittimo di merci.

Nel trasporto marittimo internazionale, la consegna di merci richiede che il caricatore (intendendosi per tale il soggetto che rimette la merce al vettore) presenti al vettore una dichiarazione indicante la natura, la qualità e la quantità delle cose da trasportare, nonché il numero dei colli e le marche che li contrassegnano. (cosiddetta Packing list)

Il vettore o, al suo posto, l'agente raccomandatario che lo rappresenta nel porto di imbarco, all'atto della consegna delle merci è tenuto a rilasciare, su richiesta del caricatore, una polizza "ricevuto per l'imbarco". Va detto che questo documento non è nella pratica utilizzato poiché attesta soltanto l'avvenuta consegna della merce nell'ambito portuale ed operativo del vettore.

Il caricatore ha tuttavia la facoltà di richiedere al vettore o al suo agente il rilascio di un documento attestante l'avvenuto imbarco sulla nave, ovvero la polizza di carico che, come la polizza "ricevuto per l'imbarco", è titolo rappresentativo delle merci in essa indicate.

Pertanto il possessore del titolo ha diritto alla consegna delle merci in esso specificate, ne ha il possesso e ne può conseguentemente disporre mediante semplice trasferimento del titolo (ed in ciò si sostanzia la cosiddetta negoziabilità).

La Convenzione in esame si compone di 16 articoli che riassumiamo di seguito:

- l'art.1- definizioni fondamentali (vettore, contratto di trasporto, merci, trasporto delle merci, nave);
- l'art.2 - responsabilità del vettore;
- L'art.6 - facoltà del vettore di stabilire condizioni per determinati tipologie di merci;



**SEGRETERIA DI STATO  
AFFARI ESTERI**

- L'art.7 -facoltà del vettore di stabilire condizioni in caso di danneggiamento delle merci;
- L'art.8 - i principi della presente Convenzione che non esimono il vettore a conformarsi a tutte le altre norme marittime internazionali (e nazionali);
- L'art.9- i principi della presente Convenzione che non pregiudica l'applicazione delle norme internazionali e nazionali in materia di danno nucleare;
- L'art.10 - campo di applicazione della Convenzione;
- L'art.11- procedure per la ratifica della Convenzione;
- L'art.12 - procedure di adesione alla Convenzione per gli Stati non firmatari a Bruxelles nel 1924;
- L'art.13 - applicazione territoriale della Convenzione nell'ambito del medesimo paese aderente (territori al di fuori dello Stato, ad esempio colonie, possedimenti ecc.)
- L'art.14 - entrata in vigore della Convenzione;
- L'art.15 - procedure per la disdetta dell'adesione alla Convenzione;
- L'art.16 - procedure per richiedere la convocazione di una nuova conferenza internazionale, al fine di proporre emendamenti migliorativi.

La ratifica della presente Convenzione rappresenta un elemento positivo nell'ambito del diritto marittimo di quei paesi che decidono di aderirvi. Ciò anche al fine di meglio cautelare gli interessi soggettivi degli armatori che utilizzano le proprie navi nei commerci internazionali.

La ratifica della presente Convenzione non comporta oneri aggiuntivi per lo Repubblica di San Marino e non confligge con le normative dello Stato.

**c) Convenzione internazionale per l'unificazione di alcune regole relative ai privilegi e alle ipoteche navali conclusa a Bruxelles il 10 aprile 1926:**

La presente Convenzione unifica le regole relative ai privilegi ed alle ipoteche navali che sottendono le transazioni di questi beni mobili.



**SEGRETERIA DI STATO  
AFFARI ESTERI**

La garanzia di un "debito" sulla nave è un istituto dall'origine molto antica, la cui disciplina si è evoluta, negli ordinamenti di Civil Law, nel segno delle regole relative all'oggetto del pegno e dell'ipoteca, alla qualificazione della nave in termini di bene mobile o immobile, al regime della pubblicità della stessa nave e delle garanzie reali.

La Convenzione internazionale si compone di 22 articoli che trattano di:

- Riconoscimento delle ipoteche tra tutti gli Stati contraenti la Convenzione;
- Crediti privilegiati;
- Ipoteche e pegni morti, collocati immediatamente dopo i crediti privilegiati;
- Crediti accessori;
- Orientamento per il riconoscimento del credito;
- Crediti privilegiati in relazione al viaggio della nave;
- Facoltà dei creditori privilegiati;
- Caratteristiche del credito privilegiato;
- Estinzione dei privilegi;
- Privilegio sul nolo;
- Formalità applicabile ai "privilegi";
- Documentazione di bordo per la registrazione delle ipoteche e dei pegni;
- Navi esercitate da armatori non proprietari;
- Campo di applicazione delle norme di questa Convenzione;
- Campo di esclusione dall'applicazione della presente Convenzione;
- Competenza dei Tribunali;
- Ratifica della Convenzione;
- Adesione alla Convenzione per gli Stati non firmatari che successivamente;
- Esclusione dall'applicazione territoriale della Convenzione nell'ambito del medesimo paese aderente (territori al di fuori dello Stato, ad esempio colonie, possedimenti ecc.);
- Effetto della Convenzione dopo la ratifica;



**SEGRETERIA DI STATO  
AFFARI ESTERI**

- Procedure per disdire l'adesione alla presente Convenzione;
- Promozione per la convocazione della Conferenza internazionale allo scopo di apportare migliorie alla Convenzione medesima.

L'importanza di ratificare la Convenzione risiede nel principio di facilitare l'industria marittima, con la possibilità di utilizzare gli strumenti dello shipping finance, e quindi l'erogazione di finanziamenti ad un soggetto, in qualità di armatore, per:

(a) la costruzione o l'acquisto di una nave;

(b) per la realizzazione di interventi strutturali sulla nave stessa o per la rimodulazione del rapporto di finanziamento già in essere.

Gli Istituti Finanziari, a fronte della concessione del finanziamento, acquisiscono un pacchetto di garanzie, tradizionalmente costituito da:

(i) ipoteca sulla nave;

(ii) cessione dei proventi derivanti dall'eventuale noleggio della nave (solitamente imputati al rimborso del finanziamento);

(iii) cessione degli indennizzi derivanti dalle polizze assicurative stipulate per la totale o parziale perdita della nave;

(iv) altre garanzie.

La ratifica della presente Convenzione non comporta oneri aggiuntivi per la Repubblica di San Marino e non confligge con le normative dello Stato.

**d) Convenzione internazionale per l'unificazione di alcune regole del sequestro conservativo delle navi in mare conclusa a Bruxelles il 10 maggio 1952:**

La Convenzione internazionale per l'unificazione delle regole del sequestro conservativo della nave, è stata emanata a Bruxelles il 10 maggio 1952.

Come noto, le relazioni commerciali fondate sui traffici marittimi sono caratterizzate fondamentalmente da un lato dalla mobilità di beni interessati e dall'altro lato dalla internazionalità dei rapporti stessi. Tali caratteristiche pongono per il creditore la delicata questione dell'effettività ed esecutività dei crediti: nella prassi il problema è quello di



**SEGRETERIA DI STATO  
AFFARI ESTERI**

conciliare gli strumenti giuridici e giudiziari a disposizione con le particolarità di siffatte relazioni commerciali.

Il procedimento cautelare in esame è dunque volto essenzialmente a rendere effettiva la tutela dei diritti del credito nell'ambito dei traffici marittimi internazionali: e infatti comune che il creditore non sia munito di un "titolo esecutivo" che gli consenta di procedere e al "pignoramento".

La Convenzione è fondata su 18 articoli di seguito indicati:

Art. 1- Definizioni generali di:

Credito marittimo;

Sequestro;

Persona;

Attore;

Art. 2 - Limiti del sequestro;

Art. 3 - Modalità/ Procedure del sequestro;

Art. 4 - Autorizzazione al sequestro;

Art. 5 - Revoca del sequestro

Art. 6- Responsabilità dell'attore

Art. 7 - Competenze e Tribunali in materia di sequestro;

Art. 8 - Applicabilità della Convenzione (Paesi contraenti e non contraenti); Art. 9- Limiti delle disposizioni della Convenzione;

Art. 10- Diritto di riserva (di applicazione di alcune disposizioni della presente Convenzione)

Art. 11 - Arbitrati

Art. 12 - Firma della Convenzione

Art. 13 - Ratifica della Convenzione

Art. 14 - Entrata in vigore della Convenzione

Art. 15 - Adesione degli Stati;



**SEGRETERIA DI STATO  
AFFARI ESTERI**

Art. 16 - Revisione della Convenzione;

Art. 17 - Disdetta dell'adesione alla Convenzione; Art. 18 - Campo d' applicazione ii 26 ottobre 2012.

La ratifica della presente Convenzione costituisce uno strumento legale internazionale per dirimere le controversie in materia di credito, nel diritto marittimo.

La ratifica della presente Convenzione non comporta oneri aggiuntivi per lo Repubblica di San Marino e non confligge con le normative dello Stato.

**e) Convenzione internazionale del 1966 sulle linee di carico conclusa a Londra ii 5 aprile 1966:**

La Convenzione internazionale sulle linee di massimo carico delle navi mercantili "load-line" e stata adottata dall'International Maritime Organisation il 5 aprile 1966 ed e entrata in vigore ii 21 luglio 1968.

La Convenzione ha lo scopo di garantire alla nave l'integrità generale dello scafo andando altres1 a determinare i limiti oltre i quali le navi non possono essere caricate e ciò, al fine di garantire una necessaria riserva di galleggiabilità e di stabilita, anche in relazione alle zone di navigazione attraverso le rotte commerciali più frequenti nonché ai periodi stagionali dell'anno.

Ovviamente le condizioni di carico, cambiano da nave a nave, a seconda che si parli di navi da carico, passeggeri, petroliere, navi cisterna, etc.

La Convenzione load-line e integrata da un allegato tecnico che raggruppa una serie di requisiti tecnici-costruttivi finalizzati a garantire l'integrità dello scafo, sotto la linea di galleggiamento, ed impedire pertanto l'ingresso di acqua all'interno dello scafo.

La Convenzione e formata da tre Annessi:

- Primo Annesso: disposizioni generali, condizione per ii calcolo delle linee di massimo carico (bordo libero);
- Secondo Annesso: aree di navigazione correlate ai periodi stagionali;
- Terzo Annesso: modelli dei certificati.



**SEGRETERIA DI STATO  
AFFARI ESTERI**

La ratifica della Convenzione "load-line", e di basilare importanza e necessaria per poter procedere alla certificazione delle navi, in conformità ai requisiti della Convenzione medesima.

La certificazione prevista dalla presente Convenzione può essere affidata ad un organismo riconosciuto RO (Recognised Organisation) che agirò in nome e per conto dello Stato di bandiera.

La ratifica della presente Convenzione non comporta oneri aggiuntivi per la Repubblica di San Marino e non confligge con le normative dello Stato.

**f) Convenzione internazionale sulla stazzatura delle navi del 1969, conclusa a Londra il 23 giugno 1969:**

La stazza della nave rappresenta uno degli elementi identificativi ed è l'insieme di tutti i volumi interni della nave chiusi ovvero chiudibili in modo stagno.

Il volume interno della nave utilizzato per stivare il carico prende la denominazione di stazza netta.

Poiché ogni Stato aveva i propri metodi di calcolo per determinare il valore di stazza, ad ogni cambio di bandiera, l'armatore di una nave avrebbe dovuto procedere a rifare nuovamente i calcoli, sulla base dei regolamenti di stazza di ciascun criterio di calcolo adottato nei vari Stati.

Pertanto la comunità marittima internazionale, condivise l'idea di individuare un'unica norma di riferimento che avrebbe consentito di semplificare taluni processi burocratici, tra un paese e l'altro.

Il Certificate di Stazza, viene rilasciato dall'Amministrazione di bandiera, oppure può essere delegato ad una "Recognised Organization" (RO) secondo il modello stabilito dalla Convenzione.

La Convenzione si compone di 22 articoli e di un allegato tecnico dove sono indicati i metodi di calcolo della stazza. Qui di seguito i contenuti degli articoli:

Art.1 - Obbligo generale derivante dalla Convenzione;

Art.2 - Definizioni;

Art.3 - Campo d'applicazione;



**SEGRETERIA DI STATO  
AFFARI ESTERI**

- Art.4 - Eccezioni - Campo di esclusione dall'applicazione;
- Art.5 - Cause di forza maggiore;
- Art.6 - Determinazione della stazza;
- Art.7 - Rilascio del certificato;
- Art.8 - Rilascio di un certificate da parte di un altro Governo;
- Art.9 - Forma del certificato;
- Art.10 - Abrogazione del certificato;
- Art.11- Riconoscimento del certificato;
- Art.12- Ispezione;
- Art.13 - Benefici derivanti dalla Convenzione;
- Art.14 - Trattati, Convenzioni e accordi anteriori;
- Art.15 - Comunicazione di dati;
- Art.16 - Firma, ratifica e adesione;
- Art.17 - Entrata in vigore;
- Art.18 - Emendamenti;
- Art.19 - Denuncia;
- Art.20- Estensione dell'applicazione della Convenzioni in altri territori dello Stato membro;
- Art.21- Deposito e registrazione;
- Art.22 - Lingue ammesse alla traduzione della Convenzione.

Si rappresenta che i criteri di calcolo che definiscono la stazza internazionale, sono di fondamentale importanza, in quanto il valore di stazza espresso in GT (gross tonnage) è il dato "standard" che sarà inserito in tutta la certificazione della nave. In base al tonnellaggio (di stazza) della nave, ne derivano obblighi legali inerenti ai requisiti di sicurezza delle unità.

La ratifica della presente Convenzione non comporta oneri aggiuntivi per la Repubblica di San Marino e non confligge con le normative dello Stato.



SEGRETERIA DI STATO  
AFFARI ESTERI

**g) Convenzione internazionale sull'intervento in alto mare in caso di sinistri che causino o possano causare inquinamento da idrocarburi conclusa a Bruxelles il 29 novembre 1969 e relativo Protocollo del 1973 sull'intervento in alto mare in caso di inquinamento da sostanze diverse dagli idrocarburi concluso a Londra il 2 novembre 1973:**

La presente Convenzione ha lo scopo di proteggere gli interessi delle popolazioni dalle gravi conseguenze di sinistri marittimi, comportanti il rischio di inquinamento del mare e del litorale da idrocarburi, anche attraverso l'adozione di eccezionali misure in alto mare non pregiudizievoli del principio della libertà dell'alto mare.

Ai sensi dell'articolo I, paragrafo 1, della Convenzione sull'intervento in alto mare, le parti di quest'ultima «possono adottare, in alto mare, le misure che sono necessarie a prevenire, attenuare o eliminare i gravi ed imminenti rischi che possono derivare ai loro litorali o interessi connessi dall'inquinamento delle acque di mare da idrocarburi in seguito ad un sinistro marittimo o a fatti connessi a tale sinistro, che appaiano suscettibili di avere gravi e dannose conseguenze».

Conformemente all'articolo II, paragrafo 4, della Convenzione sull'intervento in alto mare, l'espressione «interessi connessi» indica gli «interessi di uno Stato rivierasco direttamente lesi o minacciati dall'incidente marittimo e riguardanti in particolare: a) le attività marittime costiere, portuali o di estuario, ivi comprese le attività di pesca, costituenti un mezzo essenziale di sussistenza per le persone interessate; b) le attrazioni turistiche della regione considerata; c) la salute delle popolazioni rivierasche ed il benessere della regione considerata, ivi compresa la conservazione delle risorse biologiche marine, della fauna e della flora»

La Convenzione si compone di 17 articoli di cui si elencano di seguito i contenuti:

Art.1- Misure adottate dagli Stati costieri;

Art.2 - Definizioni;

Art.3 - Diritto di uno Stato rivierasco di adottare provvedimenti;

Art.4 - Esperti indipendenti di settore per la valutazione dei provvedimenti da adottare;

Art.5 - Requisiti delle misure adottate dagli Stati rivieraschi;

Art.6 - Misure contrastanti con le disposizioni della presente Convenzione;

Art.7 -Garanzia dei diritti e dei privilegi acquisiti;



**SEGRETERIA DI STATO  
AFFARI ESTERI**

Art.8 - Controversia fra le Parti;

Art.9 - Firma della Convenzione;

Art.10- Procedure di ratifica della Convenzione;

Art.11 - Entrata in vigore della Convenzione;

Art.12 - Denuncia della Convenzione;

Art.13 - Esclusione dall'applicazione territoriale della Convenzione nell'ambito del medesimo Paese aderente (territori al di fuori dello Stato);

Art.14 - Revisione della Convenzione;

Art.15 - Deposito della Convenzione;

Art.16 - Pubblicazione della Convenzione;

Art.17 - Redazione della Convenzione.

Lo Stato di bandiera stabilisce le norme di sicurezza, sociali e ambientali da applicare al fine di garantire il rispetto da parte delle navi registrate, nonché la effettiva applicazione delle regole in conformità alle norme internazionali.

La Ratifica della presente Convenzione, non comporta responsabilità dirette a carico dello Stato contraente in caso di sinistro che possa causare un inquinamento marino.

La ratifica della presente Convenzione, ratificata dagli Stati aventi -registri marittimi- di rilevante importanza, non comporta oneri aggiuntivi per la Repubblica di San Marino e non confligge con le normative dello Stato.

**h) Protocollo del 1992 di modifica alla Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi (CLC) concluso a Londra il 27 novembre 1992:**

La presente Convenzione nasce dalla esigenza di offrire un equo indennizzo ai soggetti che subiscono i danni causati dall'inquinamento derivante dalla fuga e dallo scarico di idrocarburi dalle navi, e di adottare norme e procedure uniformi sul piano internazionale per definire la responsabilità e garantire in tali occasioni un congruo risarcimento.



**SEGRETERIA DI STATO  
AFFARI ESTERI**

Dagli anni 60 ad oggi si sono verificati alcuni gravi episodi di danni da inquinamento, causati da fonti mobili (navi) e fisse (impianti). Tra gli incidenti provocati dal primo tipo di fonte gli sversamenti di petrolio in mare si ricordano, ad esempio, l'incidente della Torrey Canyon (1967) e quello della Amoco Cadiz (1978); mentre più recentemente, si segnalano i naufragi delle navi Erika (1999) e Prestige (2001), avvenuti nelle acque europee.

La prevenzione dell'inquinamento marina a livello internazionale, e regolata da diverse Convenzioni internazionali ed al riguardo va segnalata l'esistenza di un doppio regime di responsabilità risarcitoria per i danni da inquinamento di idrocarburi: infatti, la "International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage" (la "CLC") siglata a Bruxelles nel 1969 e successivamente modificata da protocolli e la "International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage" del 1971 (la "Convenzione FUND") inquadrano il regime di responsabilità civile per i danni arrecati all'ambiente marina e costiero dallo sversamento di idrocarburi intesi come carico trasportato, mentre la "International Convention on Liability for Bunker Oil Pollution Damage" (la "Bunker Oil") siglata a Londra il 23 marzo 2001, ha ad oggetto il regime di responsabilità civile per i danni causati da una potenziale perdita, sversamento o fuoriuscita di combustibile dalle navi, ossia conseguenti ad avarie derivanti da fughe o scarichi di combustibile delle navi.

Entrambe le Convenzioni, CLC e Bunker Oil, prevedono un regime di responsabilità oggettiva, mitigato dall'introduzione di una serie di cause di esonero da responsabilità di cui di seguito si dirà e, pur essendo orientate verso una disciplina sostanzialmente coincidente, esse risultano reciprocamente esclusive e complementari.

Ai sensi della Convenzione CLC, articolo 3, soggetto responsabile di ogni danno da inquinamento causato dalla nave e risultante dall'incidente, è colui che, al momento dell'incidente, o se l'incidente consiste in una successione di eventi, al momento in cui si è verificato il primo evento della serie, è proprietario della nave.

Ogni Stato membro, in qualità di Stato di bandiera, deve impedire alla nave sprovvista di idonea certificazione di intraprendere la navigazione, mentre in qualità di Stato del porto nel quale la nave approda, deve garantire che essa sia fornita della copertura assicurativa richiesta. Quest'ultima disposizione è dettata indipendentemente dalla bandiera, per cui è irrilevante che la nave batta la bandiera di uno Stato membro che abbia ratificato o meno la CLC.



**SEGRETERIA DI STATO  
AFFARI ESTERI**

La Convenzione si compone di 21 articoli ed 1 allegato di cui si elencano di seguito i contenuti:

Art.1 - Definizioni;

Art.2 - Campo di applicazione;

Art.3 - Responsabile del danno di inquinamento;

Art.4 - Corresponsabilità in caso di incidenti che coinvolgono più navi;

Art.5 - Limitazione della responsabilità dei proprietari e costituzione del Fondo;

Art.6 - Diritti del proprietario che ha costituito il fondo;

Art.7 - Polizza assicurativa. Certificato attestante l'avvenuta stipula della polizza assicurativa, conforme al "form", in allegato alla presente Convenzione e rilasciato dall'Amministrazione marittima contraente la Convenzione;

Art.8 - Estinzione del diritto del risarcimento del danno;

Art.9 - Danni che interessano uno o più Stati;

Art.10 - Sentenze pronunciate da tribunali;

Art.11 - Esclusioni dal campo di applicazione;

Art.12 - Prevalenza della Convenzione CLC;

Art.12 bis - Disposizioni transitorie;

Art.12 ter - Clausole finali;

Art.13 - Firma della Convenzione;

Art.14 - Ratifica della Convenzione;

Art.15 - Entrata in vigore;

Art.16 - Denuncia della Convenzione;

Art.17 - Esclusione dall'applicazione territoriale della Convenzione nell'ambito del medesimo Paese aderente (territori al di fuori dello Stato);

Art.18 - Revisione della Convenzione;

Art.19 - Deposito della Convenzione;



**SEGRETERIA DI STATO  
AFFARI ESTERI**

Art.20 - Trasmissione della Convenzione alle Nazioni Unite; Art.21- Lingue ufficiali della Convenzione.

L'allegato alla Convenzione formalizza il "modello" del Certificate di assicurazione o di altra garanzia finanziaria relativa alla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi.

La ratifica della presente Convenzione non espone lo Stato contraente a responsabilità dirette, per danni da inquinamento, così come sancito dal predetto articolo 3 della Convenzione.

La ratifica della presente Convenzione non comporta oneri aggiuntivi per la Repubblica di San Marino e non confligge con le normative dello Stato.

**i) Protocollo del 1992 di modifica della Convenzione internazionale sull'istituzione di un fondo internazionale per l'indennizzo di danni derivanti dall'inquinamento da idrocarburi (FUND) concluso a Londra il 27 novembre 1992:**

La Convenzione internazionale sull'istituzione di un fondo internazionale per l'indennizzo di danni derivanti dall'inquinamento da idrocarburi è composta da 39 articoli oltre al protocollo del 2003. Dal punto di vista finanziario, il Fondo è costituito dai contributi versati da coloro che in ciascuno

Stato firmatario della presente Convenzione, importano, nell'anno di riferimento, più di 150.000 tonnellate di petrolio greggio.

In altre parole, il Fondo è finanziato dai "cargo interests," ossia da coloro che hanno interesse nel petrolio trasportato dalle petroliere; pertanto si può dire che il Fondo realizza dal punto di vista giuridico il principio economico "chi inquina paga."

Al momento della stipula della Convenzione, si ritenne opportuno, per motivi di equità, che in considerazione della natura potenzialmente inquinante del petrolio, l'indennizzo dei danni provocati dallo stesso idrocarburo fosse finanziato proprio da quei soggetti che traevano benefici economici dalla sua vendita.

In sostanza, l'obbligo di rimborso posto a carico del Fondo IOPC (International Oil Pollution Compensation) alimentato dai proprietari degli idrocarburi trasportati sulle navi cisterna, va di fatto, ad integrare la responsabilità in via oggettiva del proprietario della nave nella Convenzione CLC.



**SEGRETERIA DI STATO  
AFFARI ESTERI**

Per le sue caratteristiche il Fondo è stato opportunamente definito quale -sorta di assicurazione mutua, per i proprietari del carico, di carattere integrativo e sussidiario-.

I singoli Governi nazionali non sono affatto coinvolti nel pagamento dei contributi al Fondo IOPC, a meno che non decidano di contribuire volontariamente. Le autorità nazionali hanno solo l'obbligo di compilare un registro in cui vengono riportate le quantità di petrolio ricevute dagli operatori situati all'interno del territorio nazionale. Sulla base di questi rapporti, che gli Stati forniscono spesso con grande ritardo agli organismi del Fondo, questi ultimi fissano i contributi che gli operatori nel loro complesso devono versare annualmente al Fondo. Si segnala che i contributi vengono regolarmente versati; il Fondo IOPC riceve il 99,9% dei contributi.

I contributi variano di anno in anno a seconda dei pagamenti effettuati a titolo di risarcimento dal Fondo IOPC. Qualora si verifichi un incidente di gravi proporzioni, i contributi dovuti al Fondo IOPC l'anno successivo al verificarsi dell'incidente aumentano in modo da poter pagare il risarcimento alle vittime del disastro. Il massimo ammontare di indennizzo che il Fondo può arrivare a coprire è di 183 milioni di € che corrispondono a 60 milioni di Diritti Speciali di Prelievo.

A questo indennizzo si deve aggiungere quello derivante dalla Convenzione CLC, fornito dalle assicurazioni dei proprietari delle navi.

Qualsiasi persona colpita dal fenomeno delle maree nere può agire in giudizio contro il Fondo qualora non sia soddisfatta dell'indennizzo da esso proposto.

Affinché le vittime dell'inquinamento da petrolio possano beneficiare del risarcimento del Fondo IOPC, occorre che la nave all'origine dell'incidente sia registrata in uno degli Stati firmatari della Convenzione.

Pertanto la Convenzione Fondo IOPC non si applica nei seguenti casi:

- a) se l'incidente è provocato dalla nave di uno Stato non aderente alla Convenzione nelle acque di uno Stato non aderente alla Convenzione;
- b) se l'incidente è provocato dalla nave di uno Stato aderente alla Convenzione nel territorio di uno Stato non aderente.

In ultimo, il Fondo IOPC non indennizza nelle seguenti due circostanze:

- c) qualora il proprietario abbia tenuto un comportamento riprovevole;



**SEGRETERIA DI STATO  
AFFARI ESTERI**

d) se, egli era a conoscenza che la nave che ha provocato l'incidente non era in regola con i requisiti stabiliti dalle Convenzioni internazionali in materia di sicurezza della navigazione e tale inosservanza è stata, per negligenza o dolo, alla base del danno.

Per quanta sopra premesso è necessario ratificare la Convenzione Fund per i benefici di garanzia che ne derivano nei confronti dello Stato di bandiera della nave.

La ratifica della presente Convenzione non comporta oneri aggiuntivi per la Repubblica di San Marino e non confligge con le normative dello Stato.

**I) Convenzione sul regolamento internazionale del 1972 per prevenire gli abbordi in mare conclusa a Londra il 20 ottobre 1972 (COLREG):**

La Convenzione internazionale per prevenire gli abbordi in mare, rappresenta uno dei pilastri fondamentali delle norme di sicurezza e completa i requisiti tecnici delle navi, stabiliti dalla Convenzione internazionale SOLAS (Safety of life at sea).

La presente Convenzione è un accordo multilaterale che stabilisce le regole di comportamento durante la navigazione, ed è stata aggiornata sulla base della precedente versione che risale all'anno 1960.

Una delle più importanti novità introdotte dalla Convenzione del 1972, riguarda la regola n° 10 afferente al riconoscimento degli schemi di separazione del traffico nonché le disposizioni della "velocità di sicurezza" in relazione al rischio di collisione.

Il primo di questi schemi di separazione fu istituito nel 1967 nello Stretto di Dover, dove il traffico marittimo era già estremamente intenso e dove le ricorrenti condizioni meteo marine avverse, soprattutto in presenza di visibilità molto ridotta, imponevano l'adozione di misure di sicurezza preventive. Difatti, nel 1971 l'International Maritime Organization lo ha reso obbligatorio.

La Convenzione COLREG si compone di nove articoli:

Art. I - Obblighi generali delle Parti contraenti;

Art. II - Firma, ratificazione, accettazione, approvazione e adesione;

Art. III - Applicazione territoriale;

Art. IV - Entrata in vigore;



**SEGRETERIA DI STATO  
AFFARI ESTERI**

Art. V - Revisione del testo;

Art. VI - Procedure per gli emendamenti alla Convenzione;

Art. VII - Procedure per la disdetta da parte di uno Stato contraente;

Art. VIII - Deposito e registrazione della Convenzione;

Art. IX - Lingue internazionali utilizzate per la redazione della Convenzione.

All'articolato va aggiunto il -Regolamento internazionale del 1972 per prevenire gli abbordi in mare- suddiviso nelle seguenti parti:

Parte A - Regole generali;

Parte B - Regole di manovra e navigazione;

Parte C - Fanali e segnali;

Parte D - Segnali sonori e luminosi;

Parte E - Esenzioni;

Parte F - Verifica della conformità alla Convenzione;

La ratifica della Convenzione è necessaria, come per tutte le altre convenzioni marittime, al fine di poter utilizzare uno strumento legale internazionale, opponibile a terzi, nel caso in cui si verificano talune criticità, fra navi di diversa bandiera.

La ratifica della presente Convenzione non comporta oneri aggiuntivi per la Repubblica di San Marino e non confligge con le normative dello Stato.

**m) Protocollo del 1978 relativo alla Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causate da Navi (MARPOL) concluso a Londra il 7 febbraio 1978:**

La Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi è un accordo internazionale per prevenire l'inquinamento del mare. Rappresenta il documento internazionale più importante per la prevenzione, in generale, di tutte le tipologie di inquinanti che sono prodotti giornalmente, a seguito della vita operativa quotidiana che si svolge a bordo delle navi.



**SEGRETERIA DI STATO  
AFFARI ESTERI**

Oggi la Convenzione, conosciuta, negli ambienti marittimi, come MARPOL 1973/78, conta ben sei allegati tecnici, ognuno dei quali si occupa di una potenziale fonte di inquinamento causato da navi.

Nello specifico gli allegati trattano le seguenti tematiche:

- allegato I - Inquinamento da petrolio (petrolio greggio e olio combustibile);
- allegato II - Inquinamento da sostanze liquide nocive trasportate alla rinfusa;
- allegato III - Inquinamento da sostanze dannose, trasportate in colli (containers, pallets, casse, autoveicoli);
- allegato IV - inquinamento da liquami;
- allegato V- inquinamento da rifiuti solidi;
- allegato VI - Inquinamento atmosferico (NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> e composti organici volatili).

Gli Stati di bandiera, sono responsabili di assicurare che le unità mercantili che navigano sotto la propria bandiera, siano conformi agli standard stabiliti dalla Convenzione Marpol 1973/78, attraverso specifiche attività ispettive (Flag state activities). Dette attività ispettive possono essere delegate ad organismi specializzati, conosciuti come Recognised Organisations (Enti di Classifica), mediante particolari accordi con lo Stato di bandiera che, a sua volta, ne esercita la vigilanza ed il controllo, ferme restando le responsabilità operative che rimangono in Capo alle Compagnie di navigazione, (Companies as per ISM code).

In caso di inquinamento il risarcimento del danno ambientale e in capo al proprietario della nave escludendo ogni coinvolgimento a carico dello Stato di bandiera.

Tutte le navi battenti bandiera di uno stato firmatario la presente Convenzione, sono soggette alle relative prescrizioni a prescindere del luogo in cui navigano.

Per quanto sopra, si rappresenta la necessità di procedere alla ratifica della Convenzione MARPOL 1973/78 al fine di consentire allo Stato di bandiera di dar corso ai processi di certificazione delle navi e degli yachts commerciali, previsti dalla citata Convenzione Marpol.

La ratifica della presente Convenzione non comporta oneri aggiuntivi per la Repubblica di San Marino e non confligge con le normative dello Stato.



**SEGRETERIA DI STATO  
AFFARI ESTERI**

**n) Protocollo del 2002 alla Convenzione d'Atene relativa al trasporto per mare di passeggeri e dei loro bagagli conclusa a Londra il 1° novembre 2002:**

La Convenzione di Atene ha tratto origine dai lavori di una conferenza dell'International Maritime Organisation, con l'obiettivo di giungere alla elaborazione e adozione di un testo di portata internazionale che disciplinasse il trasporto marittimo di persone e dei loro bagagli.

L'intenzione era quella di disciplinare in un'unica Convenzione, attualizzandole, le disposizioni contenute nelle citate convenzioni del 1961 sul trasporto dei passeggeri e del 1967 relativa al trasporto di bagagli. Il testo redatto nel 1974 si compone di ventotto articoli e si propone di disciplinare il "trasporto internazionale oggettivo", e cioè il trasporto nel quale il luogo di partenza e quello di arrivo sono situati in due Stati diversi, oppure in un unico Stato, purché nel tragitto contrattualmente stabilito sia previsto lo scalo in un porto intermedio di altro Stato.

L'art. 2 specifica, al paragrafo 1, che la Convenzione si applica ai contratti di trasporto marittimo internazionale se:

- a. la nave batte bandiera di uno Stato parte della presente Convenzione, o
- b. il contratto di trasporto è concluso in uno Stato parte della presente Convenzione, o
- c. secondo il contratto di trasporto, il luogo di partenza o di destinazione si trova in uno Stato parte della presente Convenzione.

La presente Convenzione non si applica se il trasporto è soggetto ad 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.

Un appunto merita di essere fatto anche sulla tipologia di azioni esperibili da parte del passeggero, come disciplinate dall'art. 17, il cui testo è stato modificato dal Protocollo di Londra del 2002; il secondo paragrafo dell'art. 17, in un'ottica garantista nei confronti del passeggero, dispone che quest'ultimo abbia la facoltà di esperire la propria azione risarcitoria sia nei confronti del vettore contrattuale che del vettore di fatto (il performing carrier) e che inoltre abbia anche azione diretta nei confronti dell'assicuratore, il quale potrebbe, dunque, essere convenuto dal passeggero di fronte ad uno tra i Tribunali competenti per le azioni da lui esperibili, nei confronti del vettore contrattuale o di fatto.



**SEGRETERIA DI STATO  
AFFARI ESTERI**

Dalle considerazioni suesposte appare evidente che il Protocollo del 2002 ha inciso su varie questioni affrontate dalla Convenzione di Atene del 1974, e non a caso infatti si parla di Convenzione di Atene 2002 (PAL 2002), sebbene, come detto, la stessa sia stata ratificata da pochi Stati e, soprattutto, non abbia raggiunto il numero di ratifiche minime per la sua entrata in vigore.

La Convenzione si compone di 28 articoli come di seguito indicati:

Art.1- Definizione;

Art.2 - Ambito d'applicazione;

Art.3 - Responsabilità del vettore;

Art.4 - Vettore sostituito;

Art.5 - Beni di valore;

Art.6 - Colpa del passeggero;

Art.7 - Limiti di responsabilità in caso di lesioni personali;

Art.8 - Limite di responsabilità in caso di perdita o di danni subiti dai bagagli;

Art.9 - Unita monetaria e conversione;

Art.10 - Disposizioni supplementari relative ai limiti di responsabilità;

Art.11 - Esoneri e limiti invocabili da parte degli ausiliari del vettore;

Art.12 - Cumulo di azioni di responsabilità;

Art.13 - Decadenza dal diritto d'invocare i limiti di responsabilità;

Art.14 - Base delle azioni;

Art.15. - Notificazione della perdita o dei danni subiti dai bagagli;

Art.16 - Termine di prescrizione per le azioni di responsabilità;

Art.17 - Foro competente;

Art.18 - Nullità di clausole contrattuali;

Art.19 - Altre convenzioni sulla limitazione della responsabilità;

Art.20 - Danno nucleare;



**SEGRETERIA DI STATO  
AFFARI ESTERI**

Art.21- Trasporti commerciali effettuati da persone giuridiche;

Art.22 - Dichiarazione di non applicazione;

Art.23 - Firma, ratifica e adesione;

Art.24 - Entrata in vigore;

Art.25 - Denuncia;

Art.26 - Revisione e modifica;

Art.27 - Deposito;

Art.28 - Lingue ammesse per la redazione della Convenzione.

La ratifica della presente Convenzione non comporta oneri aggiuntivi per lo Repubblica di San Marino e non confligge con le normative dello Stato.

**o) Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) conclusa a Londra il 1 novembre 1974 e relativi Protocolli del 1978 e del 1988:**

La Convenzione internazionale per la Salvaguardia della vita umana in mare, rappresenta il più importante dei trattati internazionali nel campo della sicurezza della navigazione marittima, attualmente ratificato da 164 paesi membri dell'International Maritime Organization.

La prima versione è stata adottata nel 1914, come risposta della comunità internazionale al tragico evento che coinvolse la nave Titanic, il 15 aprile del 1912.

Dopo la prima versione del 1914, la Convenzione SOLAS fu soggetta ad una serie di emendamenti migliorativi che ne determinarono l'emanazione di successive edizioni, negli anni 1929, 1948, 1960 e 1974.

In particolare, la versione del 1974 instaura una procedura, più snella, per l'adozione degli emendamenti successivi, da parte di tutti i Paesi membri.

Detti emendamenti vengono normalmente discussi ed approvati in seno al Maritime Safety Committee (MSC), presso l'IMO, a Londra che normalmente viene convocato due volte l'anno.



**SEGRETERIA DI STATO  
AFFARI ESTERI**

Oggi la Convenzione SOLAS in vigore, nonostante i numerosi emendamenti che ha subito nel corso degli anni, è nota, negli ambienti marittimi con l'appellativo di "Convenzione SOLAS 1974, come emendata" (Solas 1974, as amended)

L'atto di ratifica della Convenzione SOLAS da parte di un Paese membro, costituisce una fase fondamentale ed indispensabile per una amministrazione marittima, senza il quale, la stessa non potrebbe procedere alla certificazione delle navi mercantili, compresi gli yachts commerciali.

L'obiettivo principale della Convenzione SOLAS è quello di stabilire i requisiti minimi di sicurezza in materia di costruzione, equipaggiamenti di sicurezza nonché delle procedure operative delle navi. Alla convenzione sono correlati una serie di codici tecnico-specialistici che contengono ulteriori specifiche tecniche, in aggiunta alle regole di base trattate nella Convenzione medesima e che vengono automaticamente adottati dai Paesi membri, senza ulteriori formalità, nel momento in cui questi, ratificano la Convenzione.

Gli Stati di bandiera, sono responsabili di assicurare che le unità mercantili che navigano sotto la propria bandiera, siano conformi agli standard di sicurezza fissati dalla Convenzione SOLAS 1974, come emendata, attraverso specifiche attività ispettive (Flag state activities). Dette attività ispettive possono essere delegate ad organismi specializzati, conosciuti come Enti di Classifica, mediante particolari accordi con l'Amministrazione di bandiera che, a sua volta, ne esercita la vigilanza ed il controllo, ferme restando le responsabilità operative che rimangono in Capo alle Compagnie di navigazione.

La presente Convenzione, come emendata, ad oggi è suddivisa in 16 capitoli:

Capitolo I- Ispezioni, visite e rilascio della certificazione di sicurezza;

Capitolo II -1 - Elementi di costruzione, stabilità, macchinari termici ed elettrici;

Capitolo II -2 - Dispositivi ed impianti antincendio;

Capitolo III - Dispositivi di salvataggio e sopravvivenza in mare;

Capitolo IV - Dispositivi per le radio-comunicazione;

Capitolo V - Sicurezza della navigazione;

Capitolo VI - Trasporto di carichi;

Capitolo VII - Trasporto di merci pericolose;

Capitolo VIII - Disposizioni per navi nucleari;



**SEGRETERIA DI STATO  
AFFARI ESTERI**

Capitolo IX - Sistema manageriale per la gestione della sicurezza;

Capitolo X - requisiti di sicurezza per unita veloci;

Capitolo XI-1 Misure speciali per il miglioramento della sicurezza;

Capitolo XI-2 Misure speciali per la sicurezza antiterroristica e atti illegali nei confronti delle navi;

Capitolo XII - Misure di sicurezza addizionali per navi che portano carichi alla rinfusa solidi;

Capitolo XIII - verifiche di conformità a cura dell'IMO, verso i paesi membri;

Capitolo XIV - Misure di sicurezza per le navi che viaggiano attraverso le acque polari.

In considerazione del fatto che la Repubblica di San Marino non è "uno Stato costiero" (Coastal State), molti degli obblighi e delle responsabilità, non sono applicabili, come ad esempio, il servizio SAR (ricerca e soccorso) nonché il Servizio PSC (Port State Control). Rimane pertanto tutta quella attività amministrativa relativa alla certificazione delle navi nonché la vigilanza sugli Organismi di certificazione (Recognised Organisations) nonché gli obblighi derivanti dal Capitolo XI-2, della Convenzione, in materia di "Security".

La ratifica della Convenzione è necessaria al rilascio della certificazione obbligatoria delle navi che richiederanno l'iscrizione nel Registro di San Marino.

La ratifica della presente Convenzione non comporta oneri aggiuntivi per la Repubblica di San Marino e non confligge con le normative dello Stato.

**p) Protocollo del 1996 di modifica della Convenzione di Londra sulla limitazione di responsabilità per i crediti marittimi (LLMC) concluso a Londra il 2 maggio 1996:**

In sede internazionale, il principio della limitazione del debito dell'armatore è stato recepito in alcune importanti convenzioni, la prima delle quali è stata la Convenzione sulla limitazione della responsabilità dei proprietari di navi di Bruxelles del 25 agosto 1924, seguita da una successiva Convenzione, avente lo stesso oggetto e adottata sempre a Bruxelles il 10 ottobre 1957.



**SEGRETERIA DI STATO  
AFFARI ESTERI**

L'attuale fonte normativa internazionale e per l'appunto la Convenzione di Londra del 19 novembre 1976 sulla limitazione di responsabilità per crediti marittimi, emendata venti anni dopo con il protocollo di Londra del 2 maggio 1996.

La presente Convenzione stabilisce in maniera uniforme il limite complessivo dei debiti sorti in relazione a un singolo evento, determinati in relazione al tonnellaggio della nave, prevedendo il deposito della somma limite o, alternativamente, il rilascio di una garanzia.

Una delle modifiche più rilevanti introdotte dalla Convenzione è stata la ripartizione e dell'onere probatorio, aspetto questo che era sfuggito alle pregresse convenzioni.

Invero in caso di danneggiamento non è l'armatore a dover dare la prova della diligenza della propria condotta per potere beneficiare di tale limite, ma è il soggetto danneggiato a dover dimostrare la condotta dolosa o di gravissima negligenza dell'armatore.

La Convenzione si sviluppa in 23 articoli di seguito richiamati:

Art.1 - Persone aventi diritto a limitare la loro responsabilità;

Art.2 - Rivendicazioni soggette a limitazione;

Art.3 - Rivendicazioni escluse dalla limitazione;

Art.4 - Comportamento che preclude la limitazione;

Art.5 - Compensazione delle rivendicazioni;

Art.6 - Limiti generali;

Art.7 - Limite per le rivendicazioni dei passeggeri;

Art.8 - Unità di Conto;

Art.9 - Cumulo delle rivendicazioni;

Art.10 - Limitazione della responsabilità senza costituzione di un fondo di limitazione;

Art.11- Costituzione del fondo;

Art.12 - Ripartizione del fondo;

Art.13 - Preclusione di altre azioni;

Art.14 - Legislazione applicabile;

Art.15 - Ambito di Applicazione;



**SEGRETERIA DI STATO  
AFFARI ESTERI**

Art.16- Firma, ratifica e adesione della Convenzione;

Art.17 - Entrata in vigore;

Art.18 - Riserve;

Art.19 - Denuncia;

Art.20 - Revisione ed emendamenti;

Art.21 - Revisione degli ammontari della limitazione e dell'unita di conto dell'unita monetaria;

Art.22 - Depositario;

Art.23 - Lingue ammesse all'utilizzo della redazione della Convenzione.

La Convenzione e in vigore in numerosi Stati con rilevante tradizione marittima e flotte di consistente tonnellaggio e risulta pertanto di fondamentale importanza la ratifica della presente, a beneficio degli interessi degli armatori, dei loro assicuratori, di tutti gli operatori marittimi e dei trasporti.

La ratifica della presente Convenzione non comporta oneri aggiuntivi per la Repubblica di San Marino e non confligge con le normative dello Stato.

**q) Convenzione internazionale sugli standard di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi (STCW) conclusa a Londra il 17 luglio 1978 e Convenzione internazionale sugli standard di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi addetti alla pesca (STCW-F) conclusa a Londra il 7 luglio 1995:**

La Convenzione STCW (International Convention on Standards of Training, Certification and watchkeeping for Seafarers) stabilisce I requisiti di formazione e addestramento del personale marittimo, impiegato a bordo di navi commerciali. Ogni Stato membro ha l'obbligo di rilasciare ai propri marittimi un certificato di abilitazione, per ciascun ruolo da ricoprire a bordo della nave (CoC- Certificate of Competence).

Con gli emendamenti del 1995 la Convenzione e stata integrata da un codice tecnico, suddiviso in due parti A (obbligatorio) e B (raccomandato).

Attualmente la Convenzione e suddivisa in diciassette capitoli di seguito elencati: art. 1 Obbligazioni generali ai sensi della Convenzione;

art.2 Definizioni; art.3 Applicazione;



**SEGRETERIA DI STATO  
AFFARI ESTERI**

- art.4 Comunicazione di informazioni;
- art.5 Altri trattati ed interpretazioni;
- art.6 Certificati;
- art.7 Disposizioni transitorie;
- art.8 Dispensa;
- art. 9 Equivalenti;
- art.10 Ispezione;
- art.11 Promozione della cooperazione tecnica;
- art.12 Emendamenti;
- art.13 Firma, ratifica, accettazione, approvazione e adesione;
- art.14 Entrata in vigore;
- art.15 Denuncia;
- art.16 Deposito e registrazione;
- art.17 Lingue.

La ratifica della Convenzione costituisce un percorso fondamentale al fine di poter rilasciare la certificazione a tutto il personale marittimo che naviga sulle navi battenti bandiera sammarinese. La predetta certificazione è rilasciata direttamente dall'Autorità, escludendo ogni responsabilità dell'organismo verso terzi.

La ratifica della presente Convenzione non comporta oneri aggiuntivi per la Repubblica di San Marino e non confligge con le normative dello Stato.

**r) Convenzione internazionale del 1989 sull'assistenza conclusa a Londra il 28 aprile 1989:**

Un istituto fondamentale del diritto marittimo collegato agli incidenti in mare e quello del soccorso in mare, disciplinato dalla Convenzione sul salvataggio (International Salvage Convention) firmata a Londra il 28 aprile 1989, la cui disciplina prevale sulla disciplina interna di ciascuno Stato aderente che resta quindi applicabile in quanto compatibile.



**SEGRETERIA DI STATO  
AFFARI ESTERI**

In base alla Convenzione il salvataggio avviene quando, in presenza di una situazione di pericolo, è prestato soccorso a cose o a persone. Per che sussista una situazione di pericolo il soggetto che riceve il soccorso deve trovarsi "in pericolo di perdersi" e tale pericolo deve essere attuale, ossia sussistere al momento in cui il soccorso è prestato.

In taluni casi, in genere quando vi è pericolo per le vite umane, l'obbligo di soccorso è reso obbligatorio e tale obbligo trova la sua fonte in un ordine dell'autorità oppure nella legge dello Stato costiero. In altri casi, evidentemente nei quali non vi è pericolo per vite umane ma solo per la proprietà, la prestazione di soccorso può essere convenuta tra chi lo presta e chi lo riceve, ed allora si parla di contratto di soccorso.

Nel contratto di soccorso il soccorritore si obbliga all'esecuzione di un complesso di atti diretti al conseguimento di quel determinato risultato, ossia il salvataggio, nel quale solo va identificato l'adempimento contrattuale, dietro riconoscimento da parte di chi riceve il soccorso di una congrua indennità di salvataggio.

La presente Convenzione fornisce una disciplina che integra l'eventuale contratto di salvataggio concluso tra chi presta e chi riceve il soccorso ovvero si applica quando non venga concluso un contratto ad hoc. Tale disciplina prevede che chi presta il soccorso ha il dovere di effettuare l'operazione di salvataggio con la dovuta diligenza e nel fare ciò deve minimizzare il danno ambientale e richiedere l'assistenza di altri soccorritori laddove necessario. Se chi presta il soccorso non adempie a tali doveri potrebbe ricevere un'indennità di salvataggio ridotta o addirittura non ricevere alcuna indennità di salvataggio.

L'armatore della nave in pericolo ha il dovere di cooperare al massimo con chi presta il soccorso, al fine di prevenire o minimizzare il danno ambientale e di accettare la riconsegna del bene in un luogo sicuro. Quando l'operazione di soccorso raggiunge un risultato utile, allora sorge a favore di chi ha prestato il soccorso il diritto all'indennità di salvataggio.

La Convenzione prevede che, in generale, l'indennità vada determinata sulla base di alcuni criteri che includono il valore del bene salvato, la capacità di chi ha effettuato il salvataggio di minimizzare il danno ambientale, la natura e l'entità del pericolo, l'entità del successo ottenuto e la generale capacità di chi ha effettuato il salvataggio valutata in relazione ai tempi di risposta, i rischi corsi nell'operazione di salvataggio, la disponibilità di altre navi, la prontezza e la lunghezza dell'operazione ed il tempo ad essa dedicato.

Non vi è un ordine di importanza gerarchico tra tali criteri, ma tutti vanno presi in considerazione in sede di liquidazione dell'indennità, fermo restando che se nessun bene di



**SEGRETERIA DI STATO  
AFFARI ESTERI**

valore e stato salvato non vi è diritto all'indennità. L'indennità va commisurata comunque in proporzione al valore del bene salvato ed ha come limite tale valore.

E poi previsto dalla Convenzione un compenso speciale in aggiunta all'indennità di salvataggio - nel caso in cui vi sia pericolo di "danno ambientale", inteso come rischio di un danno fisico sostanziale alla salute umana o alla vita marina o alle risorse in acque costiere o aree adiacenti causate da inquinamento, contaminazione, incendio, esplosione o gravi incidenti simili.

Di seguito gli articoli della Convenzione:

Art.1- Definizioni;

Art.2 - Applicazione della Convenzione;

Art.3 - Piattaforme e impianti di trivellazione;

Art.4 - Navi appartenenti a uno Stato;

Art.5 - Operazioni di assistenza svolte sotto il controllo di autorità pubbliche;

Art.6 - Contratti di assistenza;

Art.7 - Annullamento e modifica dei contratti

Art.8 - Obblighi di coloro che prestano assistenza, del proprietario e del capitano;

Art.9 - Diritti degli Stati litoranei;

Art.10 - Obbligo di prestare assistenza;

Art.11- Collaborazione;

Art. 12 - Condizioni che danno diritto a un compenso;

Art.13 - Criteri per la determinazione del compenso;

Art.14 - Indennizzo straordinario;

Art.15 - Ripartizione tra le persone che hanno prestato assistenza;

Art.16 - Salvataggio di persone;

Art.17 - Servizi resi secondo contratti esistenti;

Art.18 - Conseguenze di un comportamento errato di chi presta assistenza;



**SEGRETERIA DI STATO  
AFFARI ESTERI**

- Art.19 - Divieto di effettuare operazioni di assistenza;
- Art.20 - Privilegio marittimo;
- Art.21 - Obbligo di fornire una garanzia;
- Art.22 - Pagamento provvisorio;
- Art.23 - Prescrizione;
- Art.24 - Interessi;
- Art.25 - Carico appartenente a uno Stato;
- Art.26 - Carico per scopi umanitari;
- Art.27 - Pubblicazione delle sentenze arbitrali;
- Art.28 - Firma, ratifica, accettazione, approvazione e adesione;
- Art.29 - Entrata in vigore;
- Art.30 - Riserve;
- Art.31- Denuncia;
- Art.32 - Revisione e modifiche;
- Art.33 - Depositario;
- Art.34 - Lingue ammesse alla redazione della Convenzione.

E' importante ratificare la Convenzione per permettere alle navi di bandiera di godere degli indennizzi a seguito di un attività di assistenza e salvataggio.

La ratifica della presente Convenzione non comporta oneri aggiuntivi per la Repubblica di San Marino e non confligge con le normative dello Stato.

**s) Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti dall'inquinamento determinate dal carburante delle navi (BUNKERS) conclusa a Londra il 23 marzo 2001:**

La prevenzione dell'inquinamento marina a livello internazionale, e regolata da diverse Convenzioni internazionali ed al riguardo va segnalata l'esistenza di un doppio regime di



**SEGRETERIA DI STATO  
AFFARI ESTERI**

responsabilità risarcitoria per i danni da inquinamento di idrocarburi: infatti, la "International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage" (la "CLC" ) siglata a Bruxelles nel 1969 e successivamente modificata da protocolli e la "International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage" del 1971 (la "Convenzione FUND" ) inquadrano il regime di responsabilità civile per i danni arrecati all'ambiente e marina e costiero dallo sversamento di idrocarburi intesi come carico trasportato. Mentre la "International Convention on Liability for Bunker Oil Pollution Damage" (la "Bunker Oil") siglata a Londra il 23 marzo 2001 ha ad oggetto il regime di responsabilità civile per i danni causati da una potenziale perdita, sversamento o fuoriuscita di combustibile dalle navi, ossia conseguenti ad avarie derivanti da fughe o scarichi di combustibile delle navi.

La presente Convenzione mira a garantire un risarcimento congruo, tempestivo ed efficace alle persone che subiscono danni dal versamento di petrolio trasportato dalle navi per il loro funzionamento ed ha colmato un vuoto legislativo nel diritto internazionale, che non prendeva in considerazione l'inquinamento provocato dalla fuoriuscita e dal versamento in mare di petrolio utilizzato per il funzionamento e la propulsione delle navi.

Tali incidenti infatti risultano essere numericamente frequenti (interessano tutte le tipologie di navi) e, quantomeno nella loro globalità, altrettanto gravi rispetto a quelli provocati dal trasporto di idrocarburi. Anzi, in alcuni casi, si è osservato che il danno da inquinamento marina relativo a bunker spill risulta addirittura più grave, a causa delle caratteristiche fisiche dei combustibili particolarmente resistenti ai trattamenti disinquinanti degli idrocarburi, rispetto al prodotto greggio trasportato.

La presente Convenzione fornisce, una definizione di proprietario (i.e. ship owner), più ampia rispetto a quella di cui alla Convenzione CLC, ricomprendendovi altresì il noleggiatore a scafo nudo, ovvero il gestore e l'armatore della nave; ai sensi dell'articolo 7, il proprietario registrato (i.e. registered owner) della nave di stazza superiore a 1.000 tonnellate registrata in uno Stato contraente è tenuto a sottoscrivere un'assicurazione od altra garanzia finanziaria per coprire la propria responsabilità per i danni da inquinamento per un importo equivalente ai limiti di responsabilità previsti dal regime nazionale od internazionale di limitazione applicabile e, comunque, non eccedente l'importo calcolato in conformità alla Convenzione del 1976 sulla limitazione di responsabilità per i crediti marittimi.

Il rilascio di siffatta copertura dev'essere provato mediante l'esibizione di uno specifico certificato che dovrà essere rilasciato dall'Amministrazione di bandiera, sulla base delle



**SEGRETERIA DI STATO  
AFFARI ESTERI**

garanzie assicurative. La presente Convenzione inoltre prevede, all'articolo 3, un regime di limitazione della responsabilità del proprietario (i.e. shipowner) della nave per i danni causati dall'inquinamento nell'ipotesi in cui lo stesso dimostri che il danno:

- si sia verificato per cause di forza maggiore (conflitto armato, insurrezione e simili, catastrofi naturali eccezionali ed inevitabili); o
- sia stato provocato da azione od omissione intenzionale di un terzo; o
- sia stato provocato dalla negligenza di un'autorità pubblica responsabile della manutenzione dei fari o di altri ausili alla navigazione; o
- derivi dall'azione dolosa o colposa dello stesso danneggiato.

La Convenzione si compone di 19 articoli qui di seguito richiamati:

Art.1 - Definizioni;

Art.2 - Campo di applicazione;

Art.3 - Responsabilità dell'Armatore della nave;

Art.4 - Esclusioni di applicazione;

Art.5 - Avvenimenti che coinvolgono 2 o più navi;

Art.6 - Limitazione della responsabilità;

Art.7 -Assicurazione o garanzia finanziaria obbligatoria;

Art.8 - Termini di prescrizione;

Art.9 - Competenza giurisdizionale;

Art.10 - Riconoscimento ed esecuzione;

Art.11- Clausola di prevalenza;

Art.12 - Firma, ratifica, accettazione, approvazione e adesione;

Art.13 - Stati con più ordinamenti giuridici;

Art.14 - Entrata in vigore;

Art.15 - Denuncia;

Art.16 - Revisione e/o modifica;



**SEGRETERIA DI STATO  
AFFARI ESTERI**

Art.17 - Depositario;

Art.18 - Trasmissione alle Nazioni Unite;

Art.19 - Lingue ammesse alla redazione della Convenzione.

Quanta sopra premesso, e necessario ratificare la presente Convenzione per i benefici di garanzia che ne derivano nei confronti dello Stato di bandiera della nave.

La ratifica della presente Convenzione non comporta oneri aggiuntivi per la Repubblica di San Marino e non confligge con le normative dello Stato.

**t) Convenzione sul lavoro marittimo conclusa a Ginevra il 23 febbraio 2006:**

La presente Convenzione MLC intende creare uno strumento unico e coerente che raccolga nei limiti del possibile tutte le norme attuali contenute nelle Convenzioni e nelle Raccomandazioni Internazionali vigenti sul lavoro marittimo, come anche i principi fondamentali enunciati in altre Convenzioni internazionali sul lavoro.

Inoltre la presente Convenzione ha lo scopo di tutelare il lavoratore marittimo sotto il profilo della salubrità degli ambienti di lavoro, della sicurezza delle attrezzature di lavoro, del rispetto delle norme contrattuali di impiego a bordo delle navi, con particolare riguardo ai periodi di riposo.

In particolare la Convenzione pone l'attenzione sui seguenti principi:

- 1) libertà di associazione e riconoscimento del diritto di contrattazione collettiva;
- 2) eliminazione di ogni forma di lavoro forzato o obbligatorio;
- 3) eliminazione lavoro minorile;
- 4) l'eliminazione della discriminazione in materia di impiego e di occupazione;
- 5) diritto a un luogo di lavoro sicuro e senza pericolo dove le norme di sicurezza siano rispettate;
- 6) diritto a condizioni di impiego eque;
- 7) diritto a dignitose condizioni di lavoro e di vita a bordo delle navi;
- 8) diritto alla tutela della salute, alle cure mediche, a misure previdenziali ed altre forme di protezione sociale.



**SEGRETERIA DI STATO  
AFFARI ESTERI**

Ogni Stato Membro vigila, nell'ambito della sua giurisdizione, che i diritti in materia di impiego e i diritti sociali della gente di mare, come enunciati nei paragrafi che precedono, siano pienamente rispettati secondo le prescrizioni della presente Convenzione. Il rispetto di questi diritti può essere assicurato dalla legislazione nazionale, dai contratti collettivi applicabili, da altre misure o dalla pratica.

La Convenzione si compone di tre parti distinte ma collegate fra loro: gli Articoli, le Norme ed il Codice.

Gli articoli, di seguito elencati, enunciano i diritti e i principi fondamentali nonché gli obblighi principali degli Stati Membri che hanno ratificato la Convenzione:

Art. 1 Obblighi generale

Art. 2 Definizioni e campo d'applicazione

Art.3 Diritti e principi fondamentali

Art. 4 Diritti in materia d'impiego e diritti sociali dei marittimi

Art. 5 Responsabilità di applicare e di fare rispettare le disposizioni

Art. 6 Regolamenti e Parti A e B del Codice

Art. 7 Consultazioni con le organizzazioni degli armatori e dei marittimi

Art. 8 Entrata in vigore

Art. 9 Denuncia

Art. 10 Effetti dell'entrata in vigore

Art. 11 e 12 Operazioni di deposito

Art. 13 Commissione speciale tripartita

Art. 14 Emendamenti alla presente Convenzione

Art. 15 Emendamenti al Codice

Art. 16 Lingue ufficiale

Le Norme ed il Codice sono articolati secondo aree generali identificate con i seguenti cinque titoli:

Titolo 1: Prescrizioni minime per il lavoro dei marittimi a bordo di una nave



**SEGRETERIA DI STATO  
AFFARI ESTERI**

Titolo 2: Condizioni di impiego;

Titolo 3: Alloggi, strutture ricreative, vitto e servizio di catering;

Titolo 4: Tutela della salute, assistenza medica, assistenza sociale e protezione della sicurezza sociale;

Titolo 5: Adempimento e applicazione delle disposizioni.

La certificazione prevista dalla presente Convenzione MLC può essere affidata ad un organismo riconosciuto R.O. (Recognised Organisations) che agirà in nome e per conto dell'Amministrazione di bandiera. Resta inteso che l'Amministrazione dello Stato di bandiera, assume l'obbligo di vigilare sugli Enti di certificazione.

La ratifica della presente Convenzione non comporta oneri aggiuntivi per la Repubblica di San Marino e non confligge con le normative dello Stato.

Eccellenze,

Signore e Signori Consiglieri,

in virtù dell'intenzione del Governo sammarinese di dare piena operatività alla Legge n.120/2019, ho l'onore di richiedere Loro la ratifica delle presenti 18 convenzioni e protocolli internazionali.