

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

(N. 1806)

DISEGNO DI LEGGE

approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 2 ottobre 1974
(V. Stampato n. 2862)

presentato dal Ministro degli Affari Esteri

(MORO)

di concerto col Ministro della Marina Mercantile

(PIERACCINI)

col Ministro dell'Interno

(TAVIANI)

col Ministro delle Finanze

(COLOMBO)

e col Ministro del Commercio con l'Estero

(MATTEOTTI)

Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza
il 7 ottobre 1974

Ratifica ed esecuzione del Trattato fra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo dell'Unione delle repubbliche socialiste sovietiche sulla navigazione marittima mercantile, concluso a Mosca il 26 ottobre 1972

DISEGNO DI LEGGE

—

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare il Trattato fra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo dell'Unione delle Repubbliche Socialiste Sovietiche sulla navigazione marittima mercantile, concluso a Mosca il 26 ottobre 1972.

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data al Trattato di cui all'articolo precedente a decorrere dalla sua entrata in vigore in conformità all'articolo 18 del Trattato stesso.

TRATTATO
fra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo dell'Unione
delle Repubbliche Socialiste Sovietiche sulla navigazione marittima
mercantile

Il Governo della Repubblica Italiana ed il Governo dell'Unione delle Repubbliche Socialiste Sovietiche,
animati dal desiderio di sviluppare la navigazione marittima mercantile fra i loro rispettivi Paesi e di contribuire allo sviluppo della navigazione internazionale applicando i principi della libera navigazione marittima mercantile e ad evoluzione del Trattato di Commercio e di Navigazione fra l'URSS e l'Italia dell'11 dicembre 1948 hanno stabilito di concludere il presente Trattato.

ARTICOLO 1.

Ai fini del presente Trattato:

- a) per « nave dell'Alta Parte Contraente » s'intende qualsiasi nave mercantile, registrata in un porto dell'Alta Parte stessa;
- b) per « membro di equipaggio della nave » s'intende qualsiasi persona, compreso il Comandante, che esplicitamente e effettivamente a bordo della nave nel corso del viaggio un'attività connessa con il funzionamento della nave stessa e con i servizi di bordo e che sia iscritta nel ruolo d'equipaggio.

ARTICOLO 2.

Le Alte Parti Contraenti riaffermano il principio della libertà di navigazione mercantile e dichiarano che si asterranno dall'adottare misure che possano pregiudicare la navigazione marittima dell'altra Alta Parte Contraente oppure compromettere la scelta della bandiera.

ARTICOLO 3.

Sulla base di quanto enunciato nell'articolo 2 del presente Trattato, le Alte Parti Contraenti adotteranno le misure necessarie per migliorare le condizioni di navigazione fra la Repubblica Italiana e l'Unione Sovietica e per stimolare lo sviluppo delle relazioni in tale settore.

In particolare, le Alte Parti Contraenti hanno convenuto:

- a) d'incoraggiare la partecipazione delle navi della Repubblica Italiana e dell'Unione delle Repubbliche Socialiste Sovietiche ai traffici marittimi tra i porti di ambedue i Paesi e di non impedire alle navi battenti la bandiera dell'altra Alta Parte Contraente di effettuare traffici fra i porti del proprio Paese e quelli di altri Paesi;
- b) di cooperare all'eliminazione degli ostacoli che potrebbero rendere più difficile lo sviluppo dei traffici marittimi tra i porti di ambedue i Paesi.

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Le proposizioni del presente articolo, che considerano i reciproci interessi di ambedue i Paesi, non ledono il diritto di navi battenti bandiera di altri Paesi di partecipare ai traffici tra i porti delle Alte Parti Contraenti.

ARTICOLO 4.

Ciascuna Alta Parte Contraente accorderà alle navi dell'altra Alta Parte lo stesso trattamento previsto per le proprie navi nei porti nazionali per quanto riguarda il libero accesso al porto e la sua utilizzazione, l'uso degli impianti portuali per le navi, le merci e i passeggeri, nonché per le operazioni commerciali. L'eguaglianza di trattamento si estende alle facilitazioni di ogni specie quali l'assegnazione di posti di ormeggio, di carico e scarico, come pure ai diritti e alle tasse dovuti a qualsiasi titolo.

ARTICOLO 5.

Le Alte Parti Contraenti prenderanno, nei limiti delle loro legislazioni e dei regolamenti portuali, le misure necessarie per ridurre la durata di sosta delle navi nei porti e possibilmente per accelerare e semplificare il disbrigo delle formalità doganali, sanitarie e delle altre formalità vigenti nei porti stessi.

ARTICOLO 6.

I - Le navi battenti bandiera di una delle Alte Parti Contraenti, in possesso dei documenti prescritti a prova della loro nazionalità secondo la legge nazionale, sono considerate navi di tale Alta Parte Contraente.

II - Sono reciprocamente riconosciuti i documenti di bordo rilasciati dalle competenti autorità di una delle Alte Parti Contraenti, o da queste riconosciuti, alle navi battenti la propria bandiera.

Le navi di ciascuna delle Alte Parti Contraenti, munite di certificati di stazza legalmente rilasciati, non saranno sottoposte ad un'altra misurazione nei porti dell'altra Alta Parte.

In ogni caso di modifica del sistema di stazzatura da parte di uno dei due Stati, questo ne dovrà dare comunicazione all'altro ai fini dell'accertamento delle condizioni di equivalenza.

ARTICOLO 7.

Ciascuna delle Alte Parti Contraenti riconoscerà come documento di identità dei membri degli equipaggi, rispettivamente: per le navi italiane il « libretto di navigazione » e per le navi sovietiche il « passaporto di marinaio dell'URSS ».

ARTICOLO 8.

Le persone munite del documento di identità previsto dall'articolo 7 del presente Trattato, sempre che il loro nominativo sia riportato nelle liste dell'equipaggio della nave e nell'elenco rimesso alle Autorità portuali, possono, previo relativo permesso e senza necessità di visto, nel corso della

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

sosta della nave, scendere a terra nei porti dell'altra Alta Parte Contraente trattenendosi nell'ambito della città sede del porto.

Scendendo a terra e ritornando a bordo i predetti marittimi saranno tenuti a sottoporsi ai controlli dei documenti di viaggio e della dogana secondo i regolamenti vigenti nel porto stesso.

ARTICOLO 9.

Ai marittimi che siano cittadini di una delle due Alte Parti Contraenti sarà consentito di attraversare il territorio dell'altra Alta Parte Contraente per raggiungere il luogo di imbarco su una nave che sia in un porto di questa Alta Parte o, se sbarcati, per ritornare in Patria, a condizione che siano in possesso del documento d'identità di cui all'articolo 7 del presente Trattato munito del visto necessario rilasciato dalle Autorità dell'altra Alta Parte Contraente, nonché di una dichiarazione di imbarco o di sbarco rilasciata dall'Armatore o dal suo Agente o dal Comandante della nave.

I visti suddetti sui documenti d'identità verranno rilasciati, nel periodo di tempo più breve possibile, dalle Autorità competenti di ciascuna delle Alte Parti Contraenti.

I movimenti delle suddette persone sul territorio di ciascuna delle Alte Parti Contraenti verso il luogo di destinazione saranno soggetti alle disposizioni vigenti nel territorio stesso per quanto riguarda il movimento degli stranieri.

ARTICOLO 10.

Le Alte Parti Contraenti si riservano il diritto di negare l'ingresso ed il soggiorno nei loro rispettivi territori alle persone in possesso dei documenti di marittimo di cui all'articolo 7 del presente Trattato che esse ritengono non desiderabili.

ARTICOLO 11.

Negli interessi della navigazione, il Comandante della nave che si trovi in un porto dell'altra Alta Parte Contraente, oppure un membro dell'equipaggio da lui nominato, otterranno il permesso di recarsi dal funzionario consolare del Paese di cui la nave batte bandiera, oppure dal rappresentante della compagnia proprietaria o noleggiatrice della nave stessa.

ARTICOLO 12.

Le navi di ciascuna delle Alte Parti Contraenti che approdano in uno dei porti dell'altra Alta Parte Contraente, per sbarcare parzialmente il loro carico proveniente dall'estero, potranno, conformandosi alle leggi ed ai regolamenti del Paese di approdo, conservare a bordo il carico destinato ad altro porto sia dello stesso Paese che di un Paese diverso, senza dover corrispondere per esso alcun diritto di importazione, esportazione o altro gravame equivalente.

Le suddette navi, passando da un porto di uno dei due Stati in altri porti dello stesso Stato, per effettuare e completare il loro carico diretto all'estero, non saranno sottoposte a diritti diversi da quelli cui sono soggette, in casi analoghi, le navi nazionali.

Col permesso delle Autorità competenti, i trasbordi diretti di merci da una nave all'altra possono effettuarsi senza passare attraverso depositi intermedi a terra o galleggianti e senza pagamento di alcuna imposta o diritto, salvo le spese per la sorveglianza.

ARTICOLO 13.

Le compagnie o le società di navigazione che hanno la sede della Direzione effettiva sul territorio di una delle Alte Parti Contraenti non saranno tassabili nel territorio dell'altra Alta Parte Contraente per i redditi derivanti dall'esercizio, in traffico internazionale, dell'attività di trasporto marittimo di merci e di passeggeri.

Il contenuto e le modalità di applicazione del precedente comma verranno precisate con apposito Accordo da stipularsi nel prossimo futuro.

ARTICOLO 14.

Qualora una nave di una delle Alte Parti Contraenti subisca naufragio o altro sinistro sulla costa dell'altro Paese, la nave ed il carico godranno nel territorio di questa Alta Parte gli stessi diritti e benefici che sono accordati alle navi ed ai carichi nazionali. Al Comandante, all'equipaggio ed ai passeggeri, come pure alla nave stessa ed al suo carico, saranno prestati in ogni momento l'aiuto e l'assistenza necessaria nella stessa misura e con le stesse modalità applicabili alle navi nazionali.

Il carico e gli oggetti recuperati dalla nave che abbia subito naufragio od altro sinistro non saranno sottoposti ad alcun dazio o diritto doganale, salvo il caso che questi oggetti siano destinati all'utilizzazione o al consumo sul territorio dell'altra Alta Parte Contraente.

ARTICOLO 15.

I - Le autorità giudiziarie di una Alta Parte Contraente non eserciteranno la giurisdizione sulle controversie civili tra il Comandante, gli Ufficiali e i membri dell'equipaggio delle navi battenti bandiera dell'altra Alta Parte Contraente, qualora dette controversie concernano l'adempimento degli obblighi discendenti dal contratto di arruolamento.

II - Le Autorità di un'Alta Parte Contraente non eserciteranno la giurisdizione penale per eseguire l'arresto di una persona o per compiere atti di istruzione a bordo di una nave battente bandiera dell'altra Alta Parte Contraente che si trovi in un porto della prima Alta Parte Contraente, se non nei seguenti casi:

a) se le conseguenze del reato si ripercuotono sul territorio della prima Alta Parte Contraente;

b) se il reato, o le sue conseguenze, sono di tale natura da turbare la tranquillità o l'ordine pubblico a terra e nel porto o nelle acque territoriali della prima Alta Parte Contraente, come pure se il reato può compromettere la sicurezza pubblica nei medesimi luoghi;

c) se nel reato siano state coinvolte persone estranee all'equipaggio, ovvero il reato sia stato comunque commesso da o contro un cittadino della prima Alta Parte Contraente;

d) se l'infrazione costituisca grave reato contro la vita o l'incolumità personale.

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

III - Le disposizioni di cui al paragrafo II del presente articolo non pregiudicano l'applicazione, da parte delle autorità locali, delle norme concernenti la repressione del traffico degli stupefacenti, la disciplina doganale e sanitaria, né l'esplicazione ad opera delle medesime autorità di altre misure di controllo relative alla sicurezza delle navi e dei porti, alla tutela della vita umana, alla sicurezza dei carichi ed al soggiorno degli stranieri.

ARTICOLO 16.

Il trattamento che le due Alte Parti Contraenti reciprocamente si concedono con il presente Trattato non si estende:

- a) all'esercizio del cabotaggio tra i porti dell'altra Alta Parte ed alla navigazione interna;
- b) all'esercizio della pesca;
- c) all'esercizio dei servizi marittimi, dei porti, delle rade e spiagge, ivi compresi il pilotaggio, il rimorchio, il salvataggio e l'assistenza marittima;
- d) ai privilegi concessi alle società per lo sport;
- e) agli incoraggiamenti all'industria delle costruzioni navali ed all'esercizio della navigazione marittima stabiliti con leggi speciali;
- f) all'emigrazione ed al trasporto degli emigrati;
- g) ai porti non destinati all'utilizzazione da parte di navi straniere, o a quei porti, a quelle zone o parti di porti, destinati esclusivamente o prevalentemente a navi da guerra, nei casi in cui in tali porti, zone o parti di porti si renda necessaria per determinati periodi e circostanze l'applicazione di particolari misure restrittive da comunicare tempestivamente.

ARTICOLO 17.

In base ad intese fra gli organi competenti delle Alte Parti Contraenti, delegazioni tecniche dei due Paesi potranno riunirsi per esaminare l'andamento dei traffici marittimi tra i due Stati e per trattare tutte le altre questioni di reciproco interesse connesse al presente Trattato.

ARTICOLO 18.

Il presente Trattato sarà ratificato e lo scambio degli strumenti di ratifica avverrà in Roma nel più breve tempo possibile.

Esso entrerà in vigore 15 giorni dopo lo scambio degli strumenti di ratifica e resterà in vigore fino a 12 mesi dalla data in cui una delle Alte Parti Contraenti ne avrà notificata la denuncia per iscritto all'altra Alta Parte Contraente.

Fatto a Mosca, il 26 ottobre 1972 in doppio originale, in italiano ed in russo, i due testi facenti ugualmente fede.

*Per il Governo
della Repubblica Italiana:*

ANDREOTTI

*Per il Governo dell'Unione
delle Repubbliche Socialiste Sovietiche:*

KOSSIGHIN