

(N. 997-A)

SENATO DELLA REPUBBLICA

RELAZIONE DELLA 3^a COMMISSIONE PERMANENTE

(AFFARI ESTERI E COLONIE)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro degli Affari Esteri

di concerto col Ministro della Difesa

col Ministro della Marina mercantile

col Ministro delle Poste e delle Telecomunicazioni

e col Ministro del Tesoro

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 26 APRILE 1950

Comunicata alla Presidenza il 25 gennaio 1951

Accettazione ed esecuzione della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, firmata a Londra il 10 giugno 1948.

SOMMARIO

§ 1. - Scopo e metodo	Pag. 2	§ 8. - Casi di forza maggiore	Pag. 7
§ 2. - Precedenti Convenzioni	2	§ 9. - Guerra	7
§ 3. - La Conferenza di Londra 1948	3	§ 10. - Firma e accettazione	8
§ 4. - Atto Finale	3	§ 11. - Entrata in vigore	9
§ 5. - Convenzione sulla salvaguardia della vita umana in mare, 1948	4	§ 12. - Emendamenti	10
§ 6. - Sfera d'applicazione della Convenzione in ordine allo spazio	5	§ 13. - Denuncia	10
§ 7. - Applicazione in ordine agli oggetti	5	§ 14. - Registrazione e pubblicità	10
		§ 15. - Disegno di legge di ratifica	12
		§ 16. - Brevi osservazioni economiche	12

ONOREVOLI SENATORI.

§ 1. — SCOPO E METODO.

La Convenzione che è sottoposta al Vostro esame, riguarda la legislazione che gli Stati d'accordo stabiliscono e applicano, affinché, dalle esperienze e dagli sforzi comuni, sorga un complesso di norme giuridiche e tecniche che valga a rendere più sicuri ed agevoli i viaggi per mare, e ad impedire che qualche Stato, per favorire il naviglio nazionale, o per rendere meno costosi i traffici per mare, emani disposizioni o permetta armamenti insufficienti a garantire la vita degli uomini che viaggiano per mare.

Si vuole cioè evitare che la concorrenza nel campo dell'attività marinara, si svolga a scapito della sicurezza, e si cerca di stabilire una legislazione che sia la più adatta a disciplinare tali rapporti.

Per raggiungere tali scopi, la Convenzione: 1° ha stabilito un complesso di norme uniformi aderenti ai più moderni criteri tratti dalla esperienza marinara e dalla tecnica navale, e ha dato ad esse la forza cogente e l'ampiezza d'applicazione della norma giuridica internazionale; 2° ha indicato le regole, i documenti ed i titoli che hanno valore, nei confronti di tutti gli Stati aderenti, purchè conformi e validi secondo il diritto interno di ogni Stato.

La Convenzione è quindi fonte di diritto marittimo internazionalmente unificato che impone a tutti gli Stati di eseguire, nella salvaguardia della vita umana in mare, norme eguali, insieme stabilite, ed è fonte altresì di norme uniformi di diritto internazionale che stabiliscono l'ordinamento giuridico che deve emanare disposizioni o rilasciare documenti che abbiano efficacia per tutti gli Stati che partecipano alla Convenzione (vedi per esempio Capitolo I, Regole 6, 7, 11).

Questa assume così una importanza notevole nello sviluppo del diritto marittimo e non sarà inopportuno ricordarne brevemente i precedenti.

§ 2. — PRECEDENTI CONVENZIONI.

Due sono le Convenzioni che hanno considerato i rapporti della salvaguardia della vita umana in mare, stipulate entrambi a Londra,

la prima il 20 gennaio 1914 e la seconda il 31 maggio 1929.

La Convenzione di Londra, 1914, venne elaborata dalla Conferenza che vi si riunì nel novembre 1913, quasi a richiesta della opinione pubblica che era rimasta fortemente impressionata dal disastro del *Titanic* avvenuto l'anno precedente (14 aprile 1912), fu firmata dall'Italia e da altri 12 Stati, ma solo cinque (Gran Bretagna, Norvegia, Olanda, Spagna e Svezia) la ratificarono entro il termine fissato (31 dicembre 1914); la guerra, scoppiata lo stesso anno, ne impedì l'applicazione. (Sull'argomento vedi F. Berlingieri, *La sicurezza della navigazione e la difesa delle persone contro i rischi di mare nelle convenzioni internazionali e nella legislazione italiana* in «Verso l'unificazione del diritto del mare», seconda serie, Genova 1933, pag. 299 e segg.; GIDEL, *Le droit international public de la mer*, Parigi 1932, vol. I, pagg. 371-372). La Convenzione di Londra 1914 merita tuttavia di essere ricordata perchè, per la prima volta, portò gli Stati interessati al traffico marittimo, a redigere ed accettare una legislazione internazionale che imponeva norme uniformi per risolvere i gravi problemi della sicurezza dei viaggi per mare.

Il principio che la Convenzione di Londra, 1914 affermò, ma che gli eventi bellici sopravvenuti impedirono venisse applicato, fu sviluppato e realizzato più tardi.

È notevole d'altra parte la vasta e completa visione che fu data dalla Convenzione ai diversi problemi affrontati, e le soluzioni assai interessanti da essa raggiunte (per la Convenzione v. *Trattati e Convenzioni fra il Regno d'Italia e gli altri Stati*, vol. 23°, Roma 1930, pag. 6 e segg.).

La Convenzione che per prima portò alla applicazione di una legislazione internazionale uniforme, fu quella stipulata a Londra il 31 maggio 1929 da 18 Stati e che, per i temi trattati, la disciplina adottata e il lungo periodo di attuazione (rimarrà in vigore sino all'approvazione dell'attuale, 1948), assume una importanza decisiva nello sviluppo della regolamentazione internazionale sull'argomento. (v. G. Berlingieri, art. cit. in op. cit., pag. 306 e segg.; Gidel, op. cit., pag. 372 e bibliografia ivi cit.; *Relazione ministeriale al disegno di*

legge per l'approvazione della Convenzione di Londra del 31 maggio 1929 per la sicurezza della vita umana in mare, in « Atti Parlamentari del Senato del Regno », documenti, n. 1175, vol. XI e relazione del senatore Guido Biscaretti di Rufia, in « Atti parlamentari » cit. n. 1157 - A. Relazione al disegno di legge per l'approvazione della Convenzione di Londra ecc., in « Atti Parlamentari della Camera dei deputati » documenti, n. 1112, XXVIII Legislatura e relazione dell'onorevole Bartolomei, in « Atti Parlamentari della Camera dei deputati » cit. n. 1112-4). La Convenzione di Londra 1929 fu ratificata e resa esecutiva con legge 31 marzo 1932, n. 718, ed entrò in vigore il 1° gennaio 1934. Ad essa si uniformò il Regolamento per la sicurezza della vita umana in mare approvato con regio decreto 28 maggio 1932, n. 719.

§ 3. - LA CONFERENZA DI LONDRA.

La Convenzione di Londra, 1929, poteva essere sottoposta a revisione, ove, dopo cinque anni dalla sua entrata in vigore, lo avessero richiesto almeno un terzo degli Stati contraenti. Ma ciò non avvenne, e la necessità di revisionarla si sentì solo dopo la guerra e, seppure non si esprimesse nelle forme richieste per la convocazione di una Conferenza internazionale, era così diffusa e profonda che il Governo inglese fu spinto a prendere esso tale iniziativa, e l'invito da lui rivolto agli Stati interessati, nel novembre 1946, ebbe pronto e cordiale accoglimento, sì che a Londra il 23 aprile 1948 erano presenti trentaquattro Paesi rappresentati da delegazioni o da osservatori.

I motivi che rendevano viva la necessità di rivedere, migliorare e completare la legislazione sulla salvaguardia della vita umana in mare, sono stati chiaramente enunciati nelle dichiarazioni fatte durante la seduta inaugurale della Conferenza, sviluppati e approfonditi dai lavori della Conferenza stessa hanno trovato nelle norme della Convenzione la loro forma definitiva (v. *Rapports des Séances Plénières et Rapports Finales des Commissions* che saranno citati come: *Safcon*).

Primi fra essi per la loro particolare natura e per l'influenza che hanno spiegato sui lavori

sono: il desiderio di riprendere e sviluppare fra le diverse nazioni quei legami che la guerra aveva affievoliti o spezzati, la volontà di trarre dalle dure esperienze della guerra, insegnamenti utili per l'attività marittima di pace, raggiungere un più alto grado di sicurezza nella navigazione, ponendola al riparo sia dei rischi che sono normali al suo svolgimento, sia degli eventi straordinari sempre possibili però, e cause di catastrofi. A questo riguardo è opportuno notare che, sebbene siano ormai solo un triste ricordo i gravi e impressionanti disastri marittimi, quale fu quello del *Titanic*, e la navigazione per mare possa considerarsi sicura, nel 1946 sono andate perdute 179 navi per un tonnellaggio totale di 373.000 tonnellate (*Safcon*, pag. 3).

§ 4. - ATTO FINALE.

La Conferenza di Londra si concluse il 10 giugno 1948 con la firma di un « Atto Finale » al quale sono annessi alcuni allegati:

Allegato A - *Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare*, 1948;

Allegato B - *Regolamento internazionale per evitare abbordi in mare*, 1948;

Allegato C - *Risoluzioni*;

Allegato D - *Raccomandazioni*.

All'esame del Senato sono sottoposti unicamente l'Atto Finale e la Convenzione internazionale di cui all'allegato A. Crediamo che anche l'allegato B verrà presentato al Parlamento per la ratifica, giacchè questa si richiede nell'Atto Finale per l'entrata in vigore del Regolamento, anche se si parla di « accettazione » di esso da parte dei Governi. Nè l'improprietà del termine (*acceptance*), o meglio la sua indeterminatezza nei confronti al più preciso linguaggio da noi usato in tale materia - termine che d'altra parte viene ripetuto anche nell'articolo X della Convenzione sulla salvaguardia della vita umana in mare (v. sull'argomento § 10) - deve trarci in inganno, e farci ritenere che sia sufficiente ad esaudire il processo formativo del negozio un atto del Governo che dichiari di accettarlo, perchè esso dimostrò già la sua volontà nel firmare l'Atto Finale, di cui il Regolamento per evitare abbordaggi in mare è un semplice

allegato (ben diverso dalla Convenzione sulla salvaguardia della vita umana in mare: sull'argomento v. § 5) e non può andare più in là.

D'altra parte gli effetti che produce la cosiddetta « accettazione » sulla entrata in vigore del Regolamento confermano la nostra tesi: che si tratti di una vera e propria ratifica. Infatti l'Atto Finale stabilisce che se tale « accettazione » sarà data da tutti gli Stati interessati, la Gran Bretagna è autorizzata — senza necessità di ulteriori atti — a fissare essa l'entrata in vigore del Regolamento; il che rivela chiaramente che la volontà negoziale degli Stati, il loro proposito di accordarsi sul Regolamento, si perfeziona e si esaurisce con un atto che è chiamato « accettazione » ma che, per il nostro ordinamento giuridico, è una vera e propria ratifica. Ma di ciò parleremo quando il Regolamento sarà portato all'esame del Parlamento e se, unitamente ad esso, si presenterà anche l'Allegato C si avrà modo di precisare la nostra posizione nei confronti della Spagna. In questo momento il nostro compito è quello di esaminare gli Atti che sono dinanzi al Senato: Atto Finale e Convenzione sulla salvaguardia della vita umana in mare. E ciò faremo rapidamente.

L'Atto Finale non ha, per l'esame che a noi è affidato, molto interesse. Esso fissa anzitutto lo scopo della Conferenza, elenca gli Stati rappresentati da delegazioni o presenti come osservatori, le organizzazioni statali o no che hanno seguito i lavori, le Commissioni della Conferenza, i criteri che hanno indirizzato la redazione degli Atti e le firme degli Stati aderenti.

Degli Stati invitati e presenti ai lavori, unicamente la Jugoslavia e l'U.R.S.S. non hanno firmato la Convenzione, perchè la delegazione russa — secondo le dichiarazioni fatte dal suo presidente — si è trovata nell'impossibilità di comunicare al proprio Governo per ricevere le istruzioni definitive, il testo della Convenzione e gli allegati che erano stati distribuiti il giorno avanti la firma (v. *Safcon*, pag. 51).

Mentre la Jugoslavia ha comunicato più laconicamente, di non poter approvare la Convenzione così com'era stata redatta (v. *Safcon*, pag. 51).

§ 5. — LA CONVENZIONE SULLA SALVAGUARDIA DELLA VITA UMANA IN MARE, 1948.

L'atto veramente importante è costituito dall'Allegato A che contiene la Convenzione per la salvaguardia della vita umana in mare, 1948, e che, più che un allegato, ha la struttura e la sostanza di un atto a se stante, costituito com'è: da un preambolo che elenca gli Stati rappresentati, indica l'avvenuta verifica dei loro poteri e contiene quindici articoli seguiti dalla firma dei delegati. Quindi sei capitoli riguardanti: il I le disposizioni generali, il II la costruzione, il III i mezzi di salvataggio, il IV la radiotelegrafia e radiotelegrafia, il V la sicurezza della navigazione e il VI il trasporto di grani e di merci pericolose.

Gran parte delle disposizioni contenute nella Convenzione hanno carattere tecnico, e non saranno oggetto di particolare esame da parte nostra, perchè non abbiamo alcuna competenza a riguardo. Ci limitiamo a segnalare gli argomenti che dai lavori della Conferenza sono apparsi come i più interessanti, e i risultati che sono stati considerati come quelli maggiormente utili ai fini di una più alta sicurezza della navigazione marittima: l'aumentata garanzia contro i pericoli dell'incendio (*Safcon*, pag. 53), la maggior cura nel disciplinare le chiusure stagne agli effetti della stabilità delle navi in avaria (*Safcon*, pagg. 34 e 53), e nel migliorare (come numero e qualità) la scorta della imbarcazione e degli altri mezzi di salvataggio (*Safcon*, pag. 21 e pagg. 53-54), l'aggiornamento delle disposizioni sugli impianti elettrici (*Safcon*, pag. 29) e la radio (*Safcon*, pagg. 11, 30, 35, 37 e 53), la più stretta collaborazione creata per lo scambio delle notizie meteorologiche, avvisi di pericolo e sorveglianza dei ghiacci (*Safcon* pagg. 23 e 54), lo studio per l'applicazione dei più moderni strumenti (radiogoniometri) alla navigazione marittima (*Safcon*, pag. 55).

La relazione ministeriale che accompagna il disegno contiene al riguardo numerose e precise indicazioni, e ad essa rinviamo chi voglia approfondire l'argomento.

Riteniamo più utile e più confacente al nostro compito fare qualche osservazione di natura giuridica.

§ 6. — SFERA D'APPLICAZIONE
DELLA CONVENZIONE IN ORDINE ALLO SPAZIO.

La Convenzione (articolo II) si applica al territorio degli Stati contraenti — questa è la regola — e può estendersi ai territori dei quali le Nazioni Unite abbiano la responsabilità amministrativa o uno dei Paesi contraenti abbia la cura di assicurare le relazioni internazionali, ove — da parte delle Nazioni Unite o dello Stato Contraente — sia intervenuta una dichiarazione al riguardo nelle forme previste dall'articolo XIII.

Diversi dubbi possono sorgere sulla portata di queste disposizioni, ed il risolverli ci porterebbe fuori del tema, ma riteniamo di dover almeno accennarli.

Le colonie, i protettorati, i territori d'oltre mare di uno degli Stati contraenti sono da considerarsi compresi fra quelli di cui parla l'articolo II e quindi sottoposti all'applicazione immediata della Convenzione, o invece — come stabiliva l'articolo 62 della Convenzione, 1929 — lo Stato che desidera estendere ad essi le norme convenute, deve far conoscere tale intenzione notificando alla Segreteria della Convenzione una esplicita dichiarazione? Tale forma — secondo la presente Convenzione — è invece richiesta unicamente per i territori dei quali uno degli Stati contraenti ha la rappresentanza internazionale, o è sottoposto all'Amministrazione delle Società delle Nazioni. Ma come possono le Nazioni Unite, che non hanno firmato la Convenzione, dichiarare che la Convenzione stessa verrà da esse applicata ai territori che amministrano?

Tale dichiarazione dovrà essere preceduta dall'accettazione della Convenzione nelle forme stabilite dall'articolo X? O varrà come accettazione implicita di essa?

Noi riteniamo che questa seconda interpretazione sia la più esatta, e che quindi la dichiarazione delle Nazioni Unite di voler estendere ai territori da esse amministrate la Convenzione, notificata per iscritto alla Segreteria della Convenzione (v. al riguardo § 14), sia da considerarsi come un « fatto concludente » che dimostra in modo certo ed univoco, la volontà di accettare la Convenzione stessa.

Maggiore importanza ha per noi il conoscere qual'è la posizione dell'Italia nei confronti dell'applicazione della Convenzione al territorio della Somalia.

Non ci pare che al riguardo possano sorgere seri dubbi.

Il compito di curare le relazioni internazionali del territorio sottoposto all'Amministrazione fiduciaria è affidato dalla Carta delle Nazioni Unite (vedi articoli 73 e 76) allo Stato amministratore, è una funzione che deriva dall'« esercizio della sovranità », che appartiene sicuramente allo Stato incaricato dell'amministrazione (assai discusso è invece chi sia il « titolare della sovranità » sul territorio stesso. (Ved. sull'argomento, Raggi, *L'Amministrazione fiduciaria internazionale*, Milano, 1950, pag. 280 e segg.).

Tale compito è confermato dall'Accordo di Tutela per il Territorio della Somalia firmato a Ginevra il 28 gennaio 1950 (ved. articoli 3 e 6 della *Déclaration des Principes Constitutionnelles*, allegati all'Accordo): è quindi certo che il Governo italiano ha la facoltà di dichiarare che, in forza dell'articolo XIII, la Convenzione viene estesa al territorio della Somalia.

Dirò di più: l'Accordo (articolo 12) stabilisce l'obbligo di applicare al Territorio le Convenzioni adottate dalle Nazioni Unite o dalle Istituzioni Specializzate menzionate dall'articolo 57 della Carta delle Nazioni Unite, che saranno conformi agli interessi della popolazione e compatibili con i fini essenziali del regime internazionale di tutela, e impone (articolo 13) all'Amministrazione il dovere di collaborare con le istituzioni specializzate e con le altre istituzioni internazionali o regionali, e partecipare alle loro attività.

La Convenzione — come si dirà più ampiamente nel § 14 — prevede vari modi (registrazione dell'Accordo, incarico delle funzioni di segreteria ad una Istituzione Specializzata) per entrare nel cerchio delle attività che fanno capo alle Nazioni Unite, e crediamo che il Territorio della Somalia non potrà rimanerne estraneo, sia con l'applicare, ove lo consentano gli interessi della sua popolazione, la Convenzione, sia con il partecipare alle attività di quella Istituzione Specializzata: I.M.C.O. alla quale verrà affidata — se entrerà in vigore

la Convenzione di Ginevra del 6 marzo 1948 - la segreteria della Convenzione, e altre molteplici e delicate funzioni nel campo delle relazioni marittime internazionali.

§ 7. - APPLICAZIONE IN ORDINE AGLI OGGETTI.

L'articolo II della Convenzione stabilisce che essa si applica alle navi che siano immatricolate nei territori definiti nel precedente § 6 e se questa norma fosse rimasta senza altra indicazione la sua portata sarebbe stata assai incerta, perchè il concetto di nave è molto vasto, molteplici e diverse sono le categorie che abbraccia e profondamente differenti, fra Stato e Stato, i criteri per distinguerle (v. sull'argomento Hennebicq, *Droit Maritime Comparé*, I Parte, Bruxelles-Napoli 1904, pag. 7 e segg. - Ripert, *Droit Maritime*, I vol., 4° Ed., Parigi 1950, pag. 276 e segg.).

Invece la Convenzione ha fissato con notevole precisione i criteri per l'applicazione dell'articolo II stabilendo (Capitolo 1, Reg. 1):

1° *la categoria di navi alle quali « di regola » essa si riferisce*, cioè le navi che, salvo espressa dichiarazione contraria, ricadono sotto la disciplina delle norme convenute. Tale categoria comprende le navi che effettuano viaggi internazionali, cioè viaggi che - secondo la definizione data dalla stessa Convenzione (Capo I, Reg. 2-d) - si compiono fra un paese al quale si applica la Convenzione, e un porto situato fuori di tale paese, o nel territorio sottoposto all'amministrazione delle Nazioni Unite, o rappresentato nelle relazioni internazionali da un Governo contraente;

2° *la categoria di navi che solo « per espressa disposizione » possono essere disciplinate dalla Convenzione*, cioè quelle che eccezionalmente sono considerate dalle disposizioni stabilite. Capitolo 1, Reg. 3 a).

(Tale categoria comprende:

Capitolo 3 a):

(i) le navi da guerra e per trasporti di truppe;

(ii) navi da carico inferiori alle 500 tonnellate di stazza lorda;

(iii) navi senza mezzi di propulsione meccanica;

(iv) navi in legno di costruzione primitiva, quali giunche ecc.;

(v) panfili che non compiano traffico commerciale;

(vi) barche da pesca.

L'applicazione delle norme alle due categorie è fissata da ogni capitolo della Convenzione; e da un esame di essi risulta che unicamente le navi da guerra sono esentate dagli obblighi stabiliti dalla Convenzione, solo ad esse non si applica nessuna delle norme della Convenzione, mentre tutte le altre categorie, fra quelle eccezionalmente regolate, sono sottoposte, quale più quale meno, ad alcune norme della Convenzione, specie a quelle riguardanti la sicurezza della navigazione (Capitolo V) che tutte le abbraccia, con espressa esclusione delle sole navi da guerra.

Ma c'è di più. La stessa Convenzione distingue agli effetti della sua applicazione, le navi che appartengono ad una medesima categoria (non destinate ai viaggi internazionali), a seconda del servizio al quale sono adibite: da passeggeri (v. definizione Capitolo I, Reg. 2, f), o da carico (v. definizione Capitolo I, Reg. 2, g), a seconda del loro tonnellaggio: navi di 2.000 tonnellate di stazza o superiori ecc. (ved. Capitolo II, Reg. 51); a seconda della natura e della frequenza dei viaggi internazionali che compiono: viaggi internazionali corti (Capitolo III, Reg. 2), viaggi internazionali isolati (Capitolo I, Reg. 4); a seconda dello stato della nave: nave nuova o già in uso ecc. [ved. def. Capitolo I, Reg. 2 (i) (j) Capitolo III, Reg. 1 b) (i)]; e a ciascuna di tali specie adatta l'applicazione della Convenzione, sì che sono comprensibili le discussioni che si sono svolte durante la Conferenza per stabilirle, e le diversità di vedute espresse su di esse (v. *Safcon*).

Non ha invece alcuna importanza per l'applicazione o meno della Convenzione, che la nave sia destinata alla navigazione per mare o nelle acque interne, elemento questo fondamentale per alcune legislazioni (v. HENNEBICQ, op. cit., vol. cit., ivi e Ripert, op. cit., vol. cit. ivi); le une e le altre sono sottoposte alle norme fissate dalla Convenzione, com'è nel nostro diritto (articolo 136, Codice di Navigazione; Brunetti, *Manuale del diritto della navigazione marittima e interna*, Padova, 1947, pag. 39 e segg.).

Si fa una sola eccezione, assoluta: le navi che circolano sui grandi laghi dell'America del Nord e sulle acque che li collegano fra essi (Capitolo I, Reg. 3, *b*) non sono sottoposte ad alcuna delle norme della Convenzione.

Ma la norma stabilita dell'articolo II che limita l'applicazione della Convenzione alle navi immatricolate negli Stati Contraenti o nei territori che essi amministrano o rappresentano, non dà una esatta visione della sfera in cui la Convenzione è destinata ad esercitare la sua influenza regolatrice, perchè come si dirà più ampiamente parlando degli effetti che la guerra ha sulla sua applicazione (v. § 9), in realtà essa riguarda tutte le navi, appartenenti o no a nazioni che siano parti della Convenzione, che vengano a trovarsi sotto la giurisdizione di uno degli Stati contraenti.

Cosicchè qualsiasi nave che entra nelle acque sottoposte alla sovranità di uno Stato contraente, è soggetta alle norme che la Convenzione detta per la categoria alla quale la nave appartiene, il viaggio che compie, il tonnellaggio che ha ecc. Non è qui il caso di precisare quale sia la natura e l'estensione di questa sovranità, nè le forme ed i limiti del suo esercizio, perchè sono fra le questioni più dibattute e controverse (v. per esempio: «Atti Parlamentari del Senato», Discussioni 1909-1915, pagg. 1549-1594; Redslob, *Traité de Droit des Gens*, Parigi 1950, pag. 153 e segg. e *Comité Maritime International, Conférence d'Anvers, 1947 - Résolutions I - Immunité des Navires d'État* in «Bulletin n. 103» - Anvers 1949 - pagg. VII-XI), ma possiamo affermare, concludendo queste brevi osservazioni, che nessuna differenza deve farsi nell'applicare la Convenzione fra navi sottoposte alla sovranità degli Stati contraenti perchè in essi immatricolate, e quindi aventi la loro nazionalità, e navi che siano sottoposte alla loro giurisdizione, perchè sostino o attraversino zone di mare nelle quali essi esercitino la loro giurisdizione. Le une e le altre debbono osservare le norme della Convenzione. La dizione dell'articolo II doveva essere più ampia e più precisa in merito. L'attuale appare inadeguata.

§ 8. - CASI DI FORZA MAGGIORE.

La forza maggiore agisce in modo diverso sull'applicazione delle norme convenute. Anzitutto non può causarne l'estensione ad una nave che per cattivo tempo o per altri eventi fortuiti dirotti, e compia un viaggio (evidentemente internazionale), che, secondo la Convenzione, le imporrebbe di eseguire le norme da essa fissate (articolo IV).

In altri casi porta ad una attenuazione o sospensione delle norme stesse; così essa riconosce (articolo IV, *b*) che non si debba tener conto delle persone che il capitano sia obbligato ad imbarcare per forza maggiore (naufraghi o altri); e ammette che un Governo contraente possa autorizzare il trasporto di un numero di persone superiore a quello consentito, quando sia necessario trasportare popolazioni che si trovano minacciate (articolo V, *a*).

Però in quest'ultimo caso (articolo V, *a*) i Governi contraenti conservano il diritto di controllo, secondo i termini della presente Convenzione, sopra le navi autorizzate a tali trasporti quando queste si trovino nei porti sottoposti alla loro giurisdizione (articolo V, *b*).

Questa disposizione - come si dirà nel paragrafo successivo - limita, e di molto, la portata della facoltà concessa dalla lettera *a*) dell'articolo V.

§ 9. - GUERRA.

L'applicabilità della Convenzione durante la guerra ha dato origine ad una notevole diversità di vedute ed a discussioni assai vive ed interessanti, sui poteri che gli Stati acquistano in virtù della Convenzione, sia per richiederne la sospensione, sia per controllarne l'adempimento.

La questione si presentava nuova, giacchè la precedente Convenzione (Londra, 1929) non disciplinava tale eventualità, mentre la esperienza della recente guerra mondiale, durante la quale alcuni Governi erano stati obbligati ad autorizzare le loro navi a trasportare un numero di passeggeri superiore al limite fissato dalla Convenzione di Londra 1929, rendeva necessaria una sua disciplina

(v. *Safcon*, n. 50, *Appendice I*, pagg. 65 e 66). Pertanto la Commissione delle Disposizioni Generali propose alla Conferenza una norma (v. *Projet de la Convention International pour la sauvegarde de la vie humaine en mer*, 1948, *Préambule*, Articolo 3 - *Suspensions*, a) in *Safcon*, n. 50, *Appendice I*, Annexe A, pag. 67) che riconosceva agli Stati contraenti (articolo 3, cit. a) il diritto di sospendere in tutto o in parte, l'applicazione delle norme convenute, in caso di guerra, ma riaffermava il diritto degli altri Stati contraenti di continuare ad esercitare sulle navi che si trovavano nei loro porti, la vigilanza per l'applicazione delle norme convenute. Il testo delle proposte formulate è quasi identico a quello dell'articolo VI della Convenzione.

Due obiezioni furono presentate contro tale proposta. Una sostenuta dalla Russia (v. *Safcon*, pagg. 12-13) tendente ad ottenere la esclusione della norma della Convenzione perchè, - secondo il delegato dell'U.R.S.S. - la Conferenza era chiamata a prevedere le condizioni normali, nelle quali dovevano essere applicati i regolamenti che essa conteneva. Ora la guerra non è una condizione normale, e, per conseguenza, essa non rientrava nella competenza della Conferenza. La guerra - esso sostenne - richiede regolamenti eccezionali i quali devono essere promulgati da ogni paese, individualmente, sia esso belligerante, sia neutrale.

L'altra tesi esposta dall'India (v. *Safcon*, n. 59, *Appendice 4*, pag. 90 e pagg. 15-16), dalla Grecia (*Safcon*, n. 59 *Appendice 5*, pag. 91 e pag. 17), e dell'Olanda (*Safcon*, pag. 17), proponeva che il potere di controllo riconosciuto agli Stati contraenti sulle navi che si trovassero in porti siti nel loro territorio, fosse limitato, nel caso che uno Stato avesse dichiarato di sospendere l'applicazione della Convenzione per causa di guerra, a stabilire se sulle navi immatricolate in quello Stato venivano osservate le misure necessarie a garantire la protezione degli abitanti dello Stato che esercitava il controllo, e la sicurezza dei porti e delle installazioni.

Una soluzione quindi meno radicale di quella esposta dall'U.R.S.S. e giustificata - secondo i proponenti - dalla necessità di ren-

dere operante verso tutti gli Stati la sospensione dichiarata (India, v. *Safcon*, pag. 16), senza che nessuno di essi potesse imperdirne, in alcun modo, l'attuazione nel proprio territorio (Grecia, *Safcon*, n. 59, *Appendice 5*, cit. pag. 91). Ma la Conferenza respinse ambedue le proposte, prevalse perchè, seguendo l'opinione espressa dal Presidente della Conferenza (*Safcon*, pagg. 17, 36, 47), ritenne che, secondo la natura della Convenzione, gli Stati Contraenti si obbligano ad applicare le disposizioni di essa a tutte le navi che si trovano nei loro porti, anche a quelle appartenenti a Stati non aderenti. Sarebbe stato quindi paradossale - a giudizio del Presidente della Conferenza (*Safcon*, cit. ivi) - che uno Stato aderente alla Convenzione si trovasse svincolato dalla giurisdizione degli altri Stati, mentre a tale giurisdizione vengono sottoposti gli Stati non aderenti.

Le osservazioni sono acute e noi non possiamo in questa sede contrastarle, ma non possiamo non riconoscere che la facoltà di sospendere l'applicazione in caso di guerra, accordata dall'articolo VI non ha alcuna rilevanza nel campo dei rapporti internazionali, che sono quelli disciplinati dalla Convenzione, giacchè lo stabilire che anche in questo caso, gli Stati contraenti hanno diritto di controllare l'adempimento delle norme convenute, dimostra che nei loro confronti la sospensione non ha alcuna efficacia; essa non è che un atto interno, e come tale di poco rilievo agli effetti della Convenzione, che ha come scopo primo il regolare i rapporti internazionali.

Questa è - a nostro avviso - la ragione che avrebbe dovuto consigliare, o di omettere tale norma, o riconoscere alla sospensione un valore *erga omnes*, una efficacia internazionale, giustificata dallo stato di necessità che la guerra imponeva ad uno degli Stati contraenti, e scalzare quindi ogni analogia fra la condizione degli Stati aderenti e Stati non aderenti che potrebbe essere richiamata solo in periodo normale, ma che, in caso di guerra, non poteva invocarsi, perchè tale fatto muta profondamente e rapporti e condizioni, e la sua natura eccezionale, non permette che esso venga richiamato per stabilire analogie.

§ 10. — FIRMA E ACCETTAZIONE.

Gli Stati potranno diventare parti della Convenzione — secondo l'articolo X — in tre modi:

1° con la firma di essa senza riserva per quanto riguarda la accettazione (a) i);

2° con la firma, riserva d'accettazione, seguita dalla accettazione (a) ii);

3° con l'accettazione (a) iii).

Tutte e tre queste forme riguardano unicamente gli Stati che hanno partecipato ai lavori della Conferenza (v. *Safcon*, pagg. 48 e 53).

Notiamo che il termine accettazione (*acceptance-acceptation*) non ha un significato eguale nelle tre forme. Nelle prime due l'accettazione segue la firma della Convenzione, e quindi sarebbe più esatto definirla ratifica, nel terzo caso sarebbe più corretto chiamarla adesione o accessione, perchè il Governo che la compie, non avendo firmato la Convenzione, non è stipulante.

La differenza fra le due fattispecie è notevole e ben conosciuta dalla prassi e dalla dottrina internazionale. Nel primo caso (i) e (ii) si ha la partecipazione alla formazione del negozio internazionale che si manifesta con la firma e la ratifica, nel secondo caso (iii), si aderisce, con l'accettazione, ad un atto già perfetto. Gli Stati che seguano l'una e l'altra di queste forme, sono entrambi parti del negozio internazionale, ma la loro volontà ha avuto manifestazioni diverse, e solo ai primi spetta la qualifica di stipulanti.

La Convenzione avrebbe dovuto usare pertanto un termine più preciso e più rispondente alla terminologia d'uso nel campo internazionale.

Nella Convenzione non è detto se la forma di accettazione possa seguirsi anche dagli Stati che non hanno partecipato alla Conferenza, o sia invece riservata agli Stati (Jugoslavia, U.R.S.S.) che, pur avendo preso viva parte ai lavori, non hanno poi firmato (v. sull'argomento § 4).

Le dichiarazioni fatte sull'argomento, durante la Conferenza riguardano unicamente questi Stati (v. *Safcon*, pag. 48), ed è comprensibile che, essendo essi presenti, ad essi si rivolse il Presidente della Conferenza, ma noi ri-

teniamo che la procedura di accettazione, possa — secondo l'uso l'argomento seguito in negozi di tale natura (negozi collettivi) — usarsi anche da Stati non partecipanti alla Conferenza.

Certo gli Stati aderenti, perchè possano considerarsi efficaci le riserve che essi intendessero di fare, al momento dell'accettazione, debbono comunicarle a tutti gli Stati parti della Convenzione, e attendere che esse siano da loro accettate. La riserva fatta al momento della accettazione è considerata come presentata durante il corso dei lavori o al momento della firma, e quindi sottoposta al consenso degli Stati stipulanti. Questo è un principio ormai accettato nel diritto internazionale (v. Fedozzi: *Trattato di diritto internazionale*. Parte generale. Seconda ed. Padova, 1933, pag. 512) che vale anche nel caso in esame per gli Stati partecipanti che non abbiano firmato la Convenzione al momento della chiusura della Conferenza, ma la abbiano firmata entro un mese (Art. X, a), come ha giustamente fatto presente il Presidente della Conferenza (v. *Safcon*, pag. 52).

§ 11. — ENTRATA IN VIGORE.

La Convenzione — secondo l'articolo XI — sarebbe entrata in vigore il 1° gennaio del 1950 se, 12 mesi avanti tale data, fosse stata accettata da quindici Stati, dei quali sette con un tonnellaggio globale di almeno un milione di stazza lorda. Ma poichè tale ipotesi non si è verificata in quanto la Convenzione, secondo le notizie fornitemi dal Ministero della Marina Mercantile con nota del 16 novembre è stata sino ad oggi ratificata da soli sette Stati (Gran Bretagna il 30 settembre 1949; Stati Uniti d'America il 5 gennaio 1950; Nuova Zelanda, 5 gennaio 1950; Francia, 8 febbraio 1950; Paesi Bassi, 18 aprile 1950; Norvegia, 12 giugno 1950; Unione Sud-Africana, 11 agosto 1950; Islanda, 19 ottobre 1950), essa entrerà in vigore dodici mesi dalla data della quindicesima ratifica (art. IX, b).

Con l'entrata in vigore della Convenzione 1948, essa, secondo l'articolo VII, rimpiazza e annulla fra i Governi contraenti la Convenzione del 1929 (a), mentre restano in vigore gli altri trattati, convenzioni o accordi (b) per

quanto concerne (i) le navi alle quali non si applica la presente Convenzione, (ii) o ai punti da essa non considerati.

La decadenza della precedente Convenzione del 1929, stabilita dall'articolo VII, non ci pare possa portare all'annullamento della Convenzione stessa; per raggiungere tale risultato è necessario che si seguano le norme stabilite in proposito dalla Convenzione 1929 (art. 66): denuncia notificata per iscritto indirizzata al Governo della Gran Bretagna (che ha l'ufficio di segreteria) che avrà efficacia dodici mesi dopo la data del suo arrivo.

E ci pare che questo sia stato, se non il pensiero, almeno il dubbio che ha portato la Conferenza di Londra 1948 a raccomandare ai Governi che denunzino la Convenzione 1929 e facciano sì che la loro denuncia divenga effettiva in una data la più vicina possibile, a quella nella quale entrerà in vigore la Convenzione, 1948, (v. *Recommendations*, Alleg. D. in *Safcon*, pag. 322).

§ 12. - EMENDAMENTI.

La Convenzione - è detto nell'articolo IX, a) (i) - non può essere emendata che con l'accordo unanime dei Governi contraenti.

È questo un principio generale che corrisponde alla natura negoziale della Convenzione, e che investe la Convenzione nel suo complesso, come atto internazionale collettivo che sorge per concorde volontà di numerosi Stati, e che non può essere modificato senza l'accordo delle parti che lo crearono.

È invece possibile che vengano apportati alla Convenzione singoli emendamenti, anche se su di essi, non vi è l'unanime accordo degli Stati contraenti, (art. IX, b) (i); c) (ii), ma - in tal caso - l'efficacia degli emendamenti è limitata agli Stati che - in forma espressa o tacita - li accettano (art. IX, d). La Convenzione - ove si verificassero tali ipotesi - verrebbe ad acquistare un valore ed una efficacia diversa per gli Stati Contraenti, a seconda del loro atteggiamento, ma tale situazione non sarebbe nè anormale, nè paradossale, giacchè il diritto internazionale, spinto dal desiderio di riunire intorno agli accordi stipulati fra gli Stati, consensi sempre più vasti, ammette, particolari riserve o singoli

emendamenti parzialmente accettati, purchè vi sia l'accordo sui principi fondamentali ai quali gli atti si ispirano.

Se invece tali principi venissero, per via di emendamento, modificati, mutati, o comunque intaccati, allora è necessario che tutti gli Stati Contraenti accettino gli emendamenti stabiliti, giacchè il rifiuto di aderire ad essi da parte di un Governo, varrebbe quale una denuncia della Convenzione, come infatti stabilisce l'articolo IX, c).

La Convenzione riconosce quindi [(art. IX, a) (ii) e art. XV, a) (ii)] che la facoltà di proporre emendamenti spetta ad ogni Governo e in ogni momento, indica gli organi ai quali debbono presentarsi [(art. IX, b) (i), c) (i) e art. XV, a) (ii)] - organi che sono quelli incaricati di svolgere le funzioni di deposito e di pubblicità degli atti della Convenzione che saranno indicati nel § 14 - stabilisce che il numero richiesto per la convocazione di una Conferenza incaricata di esaminare gli emendamenti sia di $\frac{1}{3}$ degli Stati Contraenti [(art. IX, b) (i), c) (i) e art. XV, a) (iii)] e che questi possono essere approvati se accettati da $\frac{2}{3}$ di essi [(art. IX, b) (i), c) (ii)] parifica, agli effetti della loro accettazione, l'esplicita dichiarazione di accoglierli, alla mancata dichiarazione di respingerli da rendersi entro dodici mesi dalla entrata in vigore degli emendamenti (art. IX c), che ha luogo dopo un anno dalla data della loro accettazione da parte di $\frac{2}{3}$ degli Stati contraenti.

Il sistema fissato dalla Convenzione per proporre e introdurre gli emendamenti - anche se più rapido e più semplice di quello stabilito dall'articolo 61 della precedente Convenzione - è assai complicato, e la formulazione delle norme che lo disciplinano è poco chiara, ferragginosa e spesso prolissa.

§ 13. - DENUNCIA.

La Convenzione non può essere denunciata avanti cinque anni, a partire dal giorno in cui andrà in vigore per il Governo denunciante (art. XII, lettera a) e tale denuncia non avrà efficacia che un anno dopo la sua notifica o in un termine posteriore indicato nella denuncia stessa (art. XII, lettera c).

§ 14. - REGISTRAZIONE E PUBBLICITÀ.

La Convenzione ha fissato un preciso e vasto sistema per il deposito, la registrazione e la pubblicità dei provvedimenti e dei documenti che riguardano il perfezionamento e l'attuazione della Convenzione. Tale sistema si attua richiedendo dai Governi la comunicazione degli atti, e imponendo all'Ufficio che li riceve, l'obbligo di darne notizia agli Stati contraenti.

Il dovere di comunicazione degli Stati è assai vasto e si perfeziona, con l'avviso o in altra forma altrettanto semplice:

1° per tutti i provvedimenti che gli Stati contraenti prendono (leggi, decreti, regolamenti, ordini) sulle materie che rientrano nel campo regolato dalla Convenzione (art. III, a);

2° per i rapporti ufficiali, resoconti o rapporti, non aventi carattere confidenziale sui risultati delle disposizioni convenute (art. III, b);

3° per i certificati da essi rilasciati (articolo III, c) ed ai quali si riconosce efficacia verso tutti gli Stati (Cap. I, Regola 11 e segg.);

4° per l'autorizzazione richiesta dagli articoli V e VI nei casi di forza maggiore o di guerra (v. sull'arg. quanto si dice ai §§ 8 e 9);

5° le regole speciali di cui all'articolo VIII stabilite fra gli Stati contraenti, entro i limiti della Convenzione;

6° le proposte di emendamento secondo l'art. IX.

È invece richiesto il deposito per la ratifica o accettazione della Convenzione (art. X), mentre si parla di notifica nei casi di denuncia della Convenzione (art. XII) o di estensione di essa ai territori previsti dall'articolo XIII.

Il deposito e la pubblicità degli atti e dei documenti sono affidati dalla Convenzione a due organismi diversi:

1° in un primo tempo al Governo del Regno Unito - il quale già esplicava tali funzioni in forza dell'articolo 61 della precedente Convenzione di Londra del 1929 - il quale sarà sostituito dalla:

2° Organizzazione Marittima Consultiva Internazionale (I.M.C.O.) se e quando entrerà in vigore la Convenzione di Ginevra del 6 marzo 1948, portata di recente all'esame del Senato.

Tale Convenzione prevede una organizzazione con compiti molteplici e vasti che dovrebbe costituire una delle « Istituzioni Specializzate » per la cooperazione internazionale economica e sociale di cui parla il Cap. IX della Carta delle Nazioni Unite.

L'argomento è stato fra i più discussi alla Conferenza di Londra perchè alcuni Stati che non hanno aderito alla I.M.C.O. (Danimarca, U.R.S.S., Cina) hanno espressamente dichiarato che la firma della Convenzione sulla salvaguardia della vita umana in mare non costituiva obbligo di accettare la Convenzione dell'I.M.C.O. (Danimarca, *Safcon* pag. 12), altri si sono dichiarati contrari ai poteri concessi all'I.M.C.O. dall'articolo IX c) della Convenzione (Cina, *Safcon*, pag. 15) e per altri è stata, forse (v. quanto si disse al § 4), la causa della mancata firma della Convenzione stessa (Russia, *Safcon*, pag. 14, pag. 40). Mentre da parte del Governo inglese si è insistito per affidare all'I.M.C.O. le funzioni di segretaria della Convenzione, come unica organizzazione internazionale capace di svolgerle convenientemente (v. *Safcon*, pag. 14).

L'articolo XIV prescrive che la Convenzione dopo la sua entrata in vigore venga registrata presso il Segretario generale delle Nazioni Unite.

Questa norma si collega alla natura dell'Ufficio che avrà l'incarico definitivo di attuare la pubblicità degli atti comunque comunicati e alle funzioni che ad esso affida la Carta delle Nazioni Unite per la cooperazione economica e sociale internazionale (v. Cap. IX, artt. 55-60, Cap. X, artt. 61-72).

Quali sono gli effetti di questa registrazione, quali le conseguenze se non viene eseguita?

Le questioni non sono nuove perchè furono già sollevate dall'articolo 18 del Patto della Società delle Nazioni, il quale ispirandosi alla diplomazia aperta e pubblica richiamata nel primo dei 14 punti di Wilson, stabiliva l'obbligo della registrazione per tutti i trattati e gli accordi stipulati dai membri della Società delle Nazioni, e affermava che nessuno di essi sarebbe stato obbligatorio prima che fosse registrato.

Disposizione assai ampia che diede origine ad interpretazioni assai diverse (v. Reitzer:

L'enregistrement des traités internationaux in « Revue Générale de Droit International Public », 1937, pagg. 67 e 89) e fra esse acquista particolare risalto, per forza di argomenti ed equilibrio di concezione, la interpretazione esposta e difesa dai nostri diplomatici e giuristi: Tittoni, Anzilotti (per Tittoni v. I *Assemblea della Società delle Nazioni* 8^a seduta plenaria, 20 novembre 1920; Anzilotti, *Corso cit.*, pag. 337 e segg.). Secondo tale tesi l'obbligo della registrazione « di cui parla l'articolo 18 non si riferisce alle parti ma alla Società delle Nazioni; fra le parti il Trattato è, come per l'addietro, obbligatorio ed esecutivo in virtù del consenso delle parti concretato nello scambio e deposito delle ratifiche, ma non può essere invocato e fatto valere di fronte alla Società delle Nazioni ed ai suoi organi, se non è stato registrato in conformità dell'articolo 18 (Anzilotti: *Corso cit.*, pag. 340-341).

La Carta delle Nazioni Unite ha accolto questo principio (Monaco: *Manuale di Diritto Internazionale*. Torino, 1949, pagg. 307-308) stabilendo (art. 102, § 2) sì che ogni trattato o accordo internazionale che non sarà stato registrato in conformità alle disposizioni del § 1 dell'articolo 102, non potrà essere invocato da nessuna delle Parti davanti ad un organo delle Organizzazioni delle Nazioni Unite.

E tale sarà l'efficacia della presente Convenzione, ove non venisse registrata dall'Ufficio che avrà la facoltà di farlo, al momento in cui essa entrerà in vigore.

§ 15. — DISEGNO DI LEGGE DI RATIFICA.

Per la ratifica viene proposto un disegno di legge il quale (art. 1) autorizza il Presidente della Repubblica ad accettare la Convenzione e dà ad essa piena ed intera esecuzione dalla data della sua entrata in vigore (art. 2).

Tale disegno di legge è conforme alle disposizioni dell'articolo 80 della Costituzione e alla natura della ratifica, e rappresenta un riconoscimento delle funzioni proprie del Parlamento in questo campo, funzioni che anche in recenti disegni di legge riguardanti la ratifica di Convenzioni internazionali, non erano state giustamente considerate, perchè ci si limitava a sta-

bilire che alla Convenzione veniva data piena ed intera esecuzione, senza far parola della autorizzazione alla ratifica, che è di competenza del Parlamento.

§ 16. — BREVI OSSERVAZIONI ECONOMICHE.

Durante la Conferenza di Londra furono espresse su problemi economici, economico-politici o tecnici, a sfondo però nettamente economico, opinioni diverse e spesso nettamente contrastanti, esse non sono dovute — a nostro avviso — all'appartenenza dei Paesi che le sostennero, alla categoria degli Stati ricchi o a quella degli Stati poveri — come troppo spesso si afferma — perchè non è facile stabilire gli elementi che distinguono l'una categoria dall'altra, nè indicare quali Stati posseggano le caratteristiche proprie di una delle due categorie (ove fosse possibile individuarle). D'altra parte, salvo alcuni problemi di natura squisitamente politica (adesione o meno alla I.M.C.O., rifiuto di invitare la Spagna), gli altri problemi sono strettamente legati alle particolari condizioni ambientali nelle quali si svolge la navigazione marittima. In alcuni Stati essa è minacciata da pericoli (lunghezza e difficoltà delle rotte, mari tempestosi o infidi, nebbia e ghiaccio) che altri ignorano, ed è perciò comprensibile che vi siano Governi che richiedano misure di sicurezza che appaiono eccessive agli altri Paesi, ma crediamo di poter sicuramente affermare che la Convenzione ha tenuto del giusto conto i diversi bisogni e le diverse situazioni ed è giunta a soluzioni, per lo più equilibrate e tranquillanti.

Così per citare un esempio, mentre si è accettata come norme generale la proposta anglo-americana di sottoporre alle regole speciali riguardanti i compartimenti stagni e la permeabilità (Cap. II, reg. 1, *d*) le navi da passeggeri autorizzate a compiere viaggi internazionali brevi, che trasportino un numero di passeggeri superiore a quello che possono contenere le imbarcazioni di salvataggio, si è da una parte concesso ai singoli Stati la facoltà di esentare le suddette navi dalle norme speciali, ove esse lo credano opportuno, tenuto conto della natura e delle condizioni di viaggio, e dall'altra si è accolta la tesi italiana che ten-

deva a dare al viaggio breve, il quale è di norma sottoposto a condizioni meno severe, una così larga portata da comprendere tutti i traffici mediterranei (v. Cap. III, Reg. 2, e Reg. 22, c).

Gli Stati contraenti conservano inoltre, in molti casi, un vastissimo potere discrezionale per adottare le norme stabilite nella Convenzione, alle particolari circostanze dei loro traffici marittimi, concedendo l'esenzione da quelle disposizioni che sarebbero inutili per la loro sicurezza e gravose per il loro esercizio.

La Convenzione acquista pertanto un carattere di mobilità e di aderenza alle diverse, infinite circostanze ed esigenze che il commercio per mare crea ed impone, da essere giustamente considerata come adatta a disciplinare con equità i rapporti sottoposti alle sue norme.

Onorevoli senatori,

La Convenzione che il vostro relatore ha esaminato ha uno scopo nobilissimo: raggiungere un più alto grado di sicurezza nei traffici per l'incremento dei pacifici rapporti fra i popoli, la forma giuridica che essa ha seguito, seppure non immune da critiche, è corretta, le soluzioni da esse raggiunte nel campo tecnico ed economico sono improntate a profonda conoscenza della materia e ad giusto equilibrio, ed è perciò che la Commissione si onora di proporvene la ratifica.

CARBONI, *relatore.*

ALLEGATO

(a) *Chapter II, Regulation I, Paragraph (c):*

The final sentence in the French text, reading:

« Ce paragraphe ne doit pas s'appliquer aux navires, mentionnés au paragraphe (d) de la présente Règle ».

was printed in error and should not appear.

(b) *Chapter II, Regulation 59, Paragraph (f) (i):*

In the final sentence of the French text of this sub-paragraph, the words « a moteur » should be replaced by « mus par des moteurs à combustion interne ».

(c) *Chapter II, Regulation 50, Paragraph (f) (ii):*

The first part of this sub-paragraph which in the English text reads:

« Where it is shown to the satisfaction of an Administration that a ship is engaged on voyaged of such short duration that it would be unreasonable to apply the above requirement; also in passenger ships . . . »

was inadvertently omitted from the French text at the final prenting stage.

The French text of sub-paragraph (ii) should read:

« Quand il est montré à satisfaction de l'Administration qu'un navire effectue des voyages d'une durée si courte qu'il serait deraisonnable d'exiger la disposition ci-dessus, aussi sur les navires à passagers d'une jauge brute inférieure à 1,000 tonneaux, les installations extinction dans les locaux à marchandises doivent être réalisées à la satisfaction de l'Administration ».

(d) *Chapter III, Regulation 13:*

In the penultimate line, the reference « (c) (iv) » should be « (b) (iv) »; in both the French and English texts.

(e) *Chapter IV, Regulation 10, Paragraph (h):*

In the French text of the footnote to this paragraph marked thus « » the figures « 0,80 » should read « 0,08 ».

N. B. — La Commissione degli Affari esteri nell'esaminare la Convenzione per la salvaguardia umana in mare, 1948, rilevò che qualche Governo firmatario aveva sospeso la ratifica della Convenzione stessa, perchè aveva riscontrato divergenze e manchevolezze fra il testo inglese e quello francese. Furono quindi richiesti ai Ministeri interessati (Esteri e Marina mercantile) chiarimenti al riguardo e il Ministero della Marina mercantile, con sua Nota del 20 dicembre 1950, trasmetteva alla Presidenza del Senato la lista degli errori fra i due testi che erano stati segnalati — secondo il Ministero della Marina mercantile — dal Governo britannico, il quale, com'è noto (v. *Relazione* § 14), è incaricato dalla Convenzione di svolgere le funzioni di Segreteria.

Tale lista è qui riportata integralmente.

È chiaro che essa non contiene alcun emendamento alla Convenzione, ma solo colma le deficienze e corregge le inesattezze contenute nel testo francese, il quale così corretto e completato deve ritenersi esatto sotto ogni riguardo.

(CARBONI, *relatore*.)

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato ad accettare la Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, firmata a Londra il 10 giugno 1948, che sostituisce la Convenzione del 31 maggio 1929, resa esecutiva con legge 31 marzo 1932, n. 718.

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data alla Convenzione suddetta a decorrere dalla data della sua entrata in vigore.

Art. 3.

All'onere derivante dall'esecuzione della Convenzione 10 giugno 1948 di cui all'articolo 1 della presente legge, sarà fatto fronte con i fondi già iscritti al capitolo 26 dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio 1948-50 e corrispondenti degli esercizi futuri.

Art. 4.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.