



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 24.06.2003
COM(2003) 375 definitivo

2003/0132 (AVC)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

**relativa alla conclusione, da parte della Comunità europea,
del protocollo del 2002 alla convenzione di Atene del 1974 relativa
al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio**

(presentata dalla Commissione)

RELAZIONE

1. INTRODUZIONE

La revisione della convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio era intesa a ovviare ad alcune significative carenze nella disciplina della responsabilità dei vettori nel trasporto marittimo internazionale di passeggeri. Il lavoro di revisione è sfociato nell'adozione del protocollo del 2002 alla convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio, firmato il 1° novembre 2002 (di seguito: "il protocollo di Atene").

Il protocollo di Atene assume rilievo per la Comunità sotto un duplice profilo. In primo luogo, alcune disposizioni del protocollo regolano materie di esclusiva competenza della Comunità; ciò implica necessariamente che quest'ultima diventi Parte contraente prima che i singoli Stati membri possano fare altrettanto. In secondo luogo, l'aspetto essenziale del protocollo è l'adeguato risarcimento dei passeggeri trasportati a bordo delle navi, che costituisce uno degli obiettivi fondamentali della politica di sicurezza marittima della Comunità.

2. COMPETENZA ESCLUSIVA DELLA COMUNITÀ

Gli articoli 10 e 11 del protocollo di Atene contengono alcune disposizioni sulla competenza giurisdizionale e sul riconoscimento e l'esecuzione delle sentenze pronunciate in applicazione del protocollo. Va rilevato che in tali materie la Comunità ha acquisito competenza esclusiva in seguito all'adozione del regolamento (CE) n. 44/2001, del 22 dicembre 2000, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale¹. Il regolamento è vincolante per tutti gli Stati membri ad eccezione della Danimarca². Gli articoli 10 e 11 del protocollo di Atene, che sostituiscono o modificano gli articoli 17 e 17 bis dell'omonima convenzione, incidono sulla sfera di applicazione del regolamento (CE) n. 44/2001; di conseguenza, gli Stati membri non possono assumere nei confronti di Stati terzi obblighi ricadenti nelle materie disciplinate da questi articoli se non nell'ambito delle istituzioni comunitarie.

L'8 ottobre 2001 la Commissione ha ricevuto dal Consiglio il mandato a negoziare, a nome della Comunità, alcune parti del protocollo di Atene. Il mandato insisteva innanzitutto sulla necessità che il nuovo protocollo prevedesse la possibilità per la Comunità di divenire Parte contraente. In secondo luogo, il Consiglio auspicava l'eliminazione dal testo del progetto di protocollo di un paragrafo che dichiarava competente il tribunale dello Stato in cui il ricorrente ha il proprio domicilio o la residenza permanente qualora il convenuto effettui servizi di trasporto da o verso tale Stato e sia soggetto alla sua giurisdizione (la cosiddetta "quinta giurisdizione"); tale disposizione era infatti ritenuta incompatibile con il regime istituito dal regolamento (CE) n. 44/2001. In terzo luogo il mandato prevedeva che la

¹ GUL 12 del 16.1.2001, pag. 1.

² In virtù del protocollo sulla posizione della Danimarca allegato al trattato sull'Unione europea e al trattato che istituisce la Comunità europea, la Danimarca non ha partecipato all'adozione del regolamento (CE) n. 44/2001 del Consiglio e non è quindi vincolata da esso né soggetta alla sua applicazione. Nelle relazioni tra la Danimarca e gli altri Stati membri dell'Unione europea rimane in vigore la convenzione di Bruxelles del 1968 concernente la competenza giurisdizionale e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, come modificata. Il testo consolidato della convenzione di Bruxelles è pubblicato nella GU C 27 del 26.11.1998, pag. 1.

Commissione negoziasse la possibilità di continuare ad applicare, nei rapporti tra gli Stati membri dell'Unione europea, le regole comunitarie in materia di riconoscimento ed esecuzione delle decisioni giudiziarie.

I negoziati relativi al protocollo hanno avuto luogo nel corso di una serie di riunioni del comitato giuridico dell'IMO e - a livello più informale - in varie riunioni informative organizzate dalla Commissione e dalla stessa Conferenza diplomatica. Il testo definitivo del protocollo prevede, all'articolo 19, la possibilità per le organizzazioni regionali di integrazione economica di diventare Parti contraenti, soluzione contemplata per la prima volta in uno strumento adottato in seno all'IMO. Inoltre, il protocollo non contiene più la clausola relativa alla "quinta giurisdizione", e contemporaneamente consente alle Parti di applicare, nei loro reciproci rapporti, altre norme in materia di riconoscimento ed esecuzione delle sentenze, a condizione che abbiano l'effetto di far riconoscere ed eseguire le sentenze almeno nella stessa misura prevista dalle disposizioni del protocollo (articolo 11, paragrafo 3). Si può quindi affermare che la Commissione ha portato a termine con successo il mandato negoziale ricevuto dal Consiglio.

Il protocollo di Atene disciplina una serie di materie di importanza fondamentale per la Comunità. Si tratta di un accordo "misto", cioè di un accordo che disciplina, in parte, materie rientranti nella competenza esclusiva della Comunità e, in parte, materie di competenza degli Stati membri. In situazioni del genere esiste uno stretto collegamento tra la conclusione dell'accordo da parte della Comunità e da parte dei suoi Stati membri. In particolare, gli Stati membri non possono concludere l'accordo finché esso non sia stato concluso dalla Comunità. Per tale motivo, e visto l'evidente interesse a non ritardare oltre la previsione di un'adeguata tutela dei passeggeri trasportati via mare, la rapida conclusione del protocollo da parte della Comunità va considerato un obiettivo della massima priorità.

3. RESPONSABILITÀ DEI VETTORI NEL TRASPORTO MARITTIMO DI PASSEGGERI

L'adeguata protezione dei passeggeri trasportati a bordo delle navi è un aspetto particolarmente importante per la Commissione. Attualmente la responsabilità dei vettori nel trasporto marittimo di passeggeri non è soggetta ad una disciplina pienamente armonizzata, né a livello internazionale né a livello europeo. In questo campo non esiste infatti alcuna normativa comunitaria e il livello di protezione dei passeggeri varia da uno Stato membro all'altro, a seconda delle convenzioni internazionali e dei relativi emendamenti eventualmente ratificati dallo Stato in cui viene presentata la richiesta di risarcimento. Ne consegue che i livelli massimi di risarcimento per morte o lesioni personali variano notevolmente a seconda degli Stati membri. Inoltre, nessuno dei protocolli o delle convenzioni attualmente in vigore prevede la responsabilità oggettiva del vettore o l'obbligo per quest'ultimo di stipulare una polizza assicurativa per soddisfare le richieste risarcitorie dei passeggeri.

Per questi motivi, nella comunicazione sul miglioramento della sicurezza delle navi passeggeri nella Comunità (COM(2002) 158 def. del 25.3.2002), la Commissione ha indicato quelle che, a suo giudizio, dovrebbero essere le componenti fondamentali di un regime effettivo di responsabilità nel settore del trasporto marittimo di passeggeri, e ha sottolineato la necessità di introdurre quanto prima tale regime a livello comunitario. La comunicazione, la cui pubblicazione è coincisa con la revisione della normativa internazionale in materia di responsabilità dei vettori nel trasporto marittimo di passeggeri, individuava una serie di questioni sostanziali (quali ad esempio la natura e l'estensione della responsabilità del vettore e i requisiti minimi assicurativi) che, a parere della Commissione, non avevano ricevuto una disciplina soddisfacente nella precedente versione della convenzione di Atene.

Secondo la comunicazione, qualora il nuovo regime internazionale in materia di responsabilità per il trasporto marittimo di passeggeri fosse in grado di soddisfare tutti gli elementi essenziali individuati dalla Commissione (o quanto meno di non impedirne l'applicazione) sarebbe preferibile inquadrare il regime comunitario nel suo ambito. Il protocollo del 2002 alla convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio, adottato il 1° novembre 2002, soddisfa tutte le esigenze indicate dalla Commissione.

Pertanto si propone che la Comunità diventi quanto prima Parte contraente del protocollo di Atene e che gli Stati membri procedano in tal senso entro la fine del 2005. Ciò rappresenterebbe un significativo passo in avanti nella politica comunitaria in materia di sicurezza nel trasporto marittimo di passeggeri.

4. LA STRADA DA PERCORRERE

Per pervenire ad un regime uniforme ed adeguato in materia di responsabilità per il trasporto dei passeggeri in tutta la Comunità, la conclusione del protocollo di Atene da parte della Comunità deve essere affiancata, nei prossimi mesi, dall'adozione di un regolamento che recepisca le disposizioni del protocollo rendendole pienamente applicabili nell'ordinamento comunitario, analogamente a quanto avvenuto nel settore dell'aviazione, in cui la Comunità, attraverso il regolamento (CE) n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti, ha già introdotto un regime generale di responsabilità dei vettori aerei per il trasporto dei passeggeri applicabile in tutta l'Unione europea.

Pertanto, come seconda fase, e in ogni caso entro il 2004, la Commissione presenterà una proposta di regolamento destinata a dare attuazione alle disposizioni del protocollo di Atene relative alla responsabilità del vettore in caso di morte o lesioni personali dei passeggeri. Il regolamento garantirà l'applicazione effettiva ed uniforme delle norme relative alla responsabilità per morte e lesioni personali nel trasporto marittimo di passeggeri in tutta la Comunità.

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

**relativa alla conclusione, da parte della Comunità europea,
del protocollo del 2002 alla convenzione di Atene del 1974 relativa
al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 65, in combinato disposto con l'articolo 300, paragrafo 2, primo comma, prima frase e paragrafo 3, secondo comma,

vista la proposta della Commissione³,

visto il parere conforme del Parlamento europeo⁴,

considerando quanto segue:

- (1) Il protocollo del 2002 alla convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio (di seguito: "il protocollo di Atene") migliora sensibilmente il regime vigente in materia di responsabilità dei vettori e risarcimento dei passeggeri nel trasporto marittimo. In particolare, il protocollo prevede la responsabilità oggettiva del vettore e l'obbligo di sottoscrivere un'assicurazione, con il diritto di rivalersi direttamente nei confronti dell'assicuratore entro limiti definiti. Il protocollo è pertanto in linea con l'obiettivo della Comunità di migliorare il regime giuridico della responsabilità dei vettori nel trasporto marittimo.
- (2) Il protocollo di Atene modifica la convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio disponendo, all'articolo 15, che, nelle relazioni tra le Parti del protocollo, i due strumenti debbano essere letti ed interpretati congiuntamente come un unico strumento.
- (3) Gli articoli 10 e 11 del protocollo disciplinano materie che incidono sulle norme comunitarie di cui al regolamento (CE) n. 44/2001 concernente la competenza giurisdizionale e il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale⁵. In queste materie gli Stati membri non possono quindi assumere obblighi nei confronti di Stati terzi se non nell'ambito delle istituzioni comunitarie.

³ GU C [...] del , pag. .

⁴ GU C [...] del , pag. .

⁵ GU L 12 del 6.1.2001, pag. 1. Il regolamento vincola tutti gli Stati membri dell'Unione europea ad eccezione della Danimarca.

- (4) Ai sensi degli articoli 1 e 2 del protocollo sulla posizione della Danimarca allegato al trattato sull'Unione europea e al trattato che istituisce la Comunità europea, la Danimarca non partecipa all'adozione della presente decisione.
- (5) Il protocollo è aperto alla firma delle Parti contraenti dal 1° maggio 2003 al 30 aprile 2004.
- (6) Il protocollo di Atene è aperto alla firma, ratifica, accettazione, approvazione o adesione degli Stati e delle organizzazioni regionali di integrazione economica costituite da Stati sovrani alle quali gli Stati membri abbiano trasferito le proprie competenze in alcune materie disciplinate dal protocollo.
- (7) A norma dell'articolo 17, paragrafo 2, lettera a) del protocollo, gli Stati possono esprimere il loro consenso ad essere vincolati dal protocollo mediante la firma senza riserva di ratifica, accettazione o approvazione. La ratifica, l'accettazione, l'approvazione o l'adesione si perfezionano mediante il deposito di un apposito strumento presso il Segretario generale dell'Organizzazione marittima internazionale.
- (8) A norma dell'articolo 19 del protocollo di Atene, nel proprio strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione, le organizzazioni regionali di integrazione economica devono dichiarare il proprio ambito di competenza nelle materie disciplinate dal protocollo.
- (9) La Comunità può pertanto approvare il protocollo di Atene,

DECIDE:

Articolo 1

È approvato, a nome della Comunità, il protocollo del 2002 alla convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio ("il protocollo di Atene").

Il testo del protocollo figura nell'allegato 1 della presente decisione.

Articolo 2

Il Presidente del Consiglio è autorizzato a designare la persona o le persone abilitate a firmare il protocollo senza riserva di ratifica, accettazione o approvazione ai sensi degli articoli 17, paragrafo 2, lettera a) e 19 del protocollo.

All'atto della firma, la Comunità formulerà la dichiarazione di competenza di cui all'allegato 2 della presente decisione, conformemente al disposto dell'articolo 19 del protocollo.

Articolo 3

Gli Stati membri prendono le misure necessarie per divenire quanto prima Parti contraenti del protocollo di Atene, e in ogni caso completano tale procedura entro il 31 dicembre 2005.

Fatto a

*Per il Consiglio
Il Presidente*

ALLEGATO 1
PROTOCOLLO DEL 2002 ALLA CONVENZIONE DI ATENE RELATIVA AL
TRASPORTO VIA MARE DEI PASSEGGERI E DEL LORO BAGAGLIO

Gli Stati contraenti del presente protocollo,

CONSIDERANDO che è opportuno rivedere la convenzione di Atene relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio, conclusa ad Atene il 13 dicembre 1974, per prevedere un risarcimento più elevato, introdurre un regime di responsabilità oggettiva, stabilire una procedura semplificata per l'aggiornamento dei limiti di responsabilità, e per garantire l'assicurazione obbligatoria a beneficio dei passeggeri,

RICORDANDO che il protocollo del 1976 alla convenzione introduce il diritto speciale di prelievo quale unità di conto in sostituzione del franco-oro,

PRESO ATTO della mancata entrata in vigore del protocollo del 1990 alla convenzione, che prevede un risarcimento più elevato e una procedura semplificata per l'aggiornamento dei limiti di responsabilità,

HANNO CONVENUTO quanto segue:

ARTICOLO 1

Ai fini del presente protocollo si intende per:

1. "convenzione", il testo della convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio;
2. "Organizzazione", l'Organizzazione marittima internazionale;
3. "Segretario generale", il Segretario generale dell'Organizzazione.

ARTICOLO 2

L'articolo 1, paragrafo 1 della convenzione è sostituito dal seguente testo:

1.
 - a) "vettore", la persona dalla quale o per conto della quale è stato concluso un contratto di trasporto, indipendentemente dal fatto che il trasporto sia eseguito effettivamente da tale persona o da un vettore di fatto;
 - b) "vettore di fatto", la persona diversa dal vettore, sia essa il proprietario, il noleggiatore o l'armatore della nave, che esegue effettivamente la totalità o parte del trasporto;
 - c) "vettore che esegue effettivamente la totalità o parte del trasporto", il vettore di fatto o il vettore, nella misura in cui quest'ultimo esegua effettivamente il trasporto.

ARTICOLO 3

1. L'articolo 1, paragrafo 10 della convenzione è sostituito dal seguente testo:

10. "Organizzazione", l'Organizzazione marittima internazionale;

2. All'articolo 1 della convenzione è aggiunto il seguente paragrafo 11:

11. "Segretario generale", il Segretario generale dell'Organizzazione.

ARTICOLO 4

L'articolo 3 della convenzione è sostituito dal seguente testo:

Articolo 3 Responsabilità del vettore

1. Il vettore è responsabile dei danni derivanti dalla morte o dalle lesioni personali subite da un passeggero a causa di un sinistro marittimo nella misura in cui, per il suddetto passeggero, tali danni non siano superiori a 250 000 unità di conto per ogni singolo evento, a meno che il vettore stesso non dimostri che il sinistro:

a) è dovuto a un atto di guerra, ad ostilità, a una guerra civile, a un'insurrezione o a un fenomeno naturale di carattere eccezionale, inevitabile e irresistibile;

b) è stato interamente causato da un atto o un'omissione intenzionale di un terzo.

Se e nella misura in cui i danni superano il suddetto limite, il vettore è ulteriormente responsabile a meno che non provi che l'evento dannoso non è imputabile a sua colpa o negligenza.

2. Il vettore è responsabile dei danni derivanti dalla morte o dalle lesioni personali subite da un passeggero per cause diverse da un sinistro marittimo se l'evento dannoso è imputabile a sua colpa o negligenza. L'onere di provare la colpa o la negligenza spetta al ricorrente.

3. Il vettore è responsabile dei danni derivanti dalla perdita o dal danneggiamento del bagaglio a mano se l'evento dannoso è imputabile a sua colpa o negligenza. La colpa o la negligenza del vettore si presume quando i danni sono stati causati da un sinistro marittimo.

4. Il vettore è responsabile dei danni derivanti dalla perdita o dal danneggiamento di bagagli diversi dal bagaglio a mano a meno che non provi che l'evento dannoso non è imputabile a sua colpa o negligenza.

5. Ai fini del presente articolo:

a) per "sinistro marittimo" si intende il naufragio, il capovolgimento, la collisione o l'incaglio della nave, o un'esplosione o un incendio a bordo o un difetto della nave;

b) l'espressione "colpa o negligenza del vettore" comprende la colpa o la negligenza dei suoi dipendenti nell'esercizio delle loro funzioni;

c) per "difetto della nave" si intende qualsiasi malfunzionamento, guasto o non conformità alle regole di sicurezza applicabili in relazione a qualsiasi parte della nave o delle sue attrezzature utilizzata per la fuga, l'evacuazione, l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri, o per la propulsione o il governo della nave, la sicurezza della navigazione, l'ormeggio, l'ancoraggio, l'arrivo o la partenza dal luogo di ormeggio o di ancoraggio, o il contenimento dei danni dopo un allagamento, o per la messa in mare dei mezzi di salvataggio;

d) il termine "danni" non comprende i danni punitivi o esemplari.

6. La responsabilità del vettore ai sensi del presente articolo si riferisce unicamente ai danni derivanti da eventi verificatisi durante il trasporto. Il ricorrente ha l'onere di provare che l'evento dannoso è avvenuto durante il trasporto, nonché l'entità del danno.

7. La presente convenzione lascia impregiudicato il diritto del vettore di esercitare un'azione di regresso nei confronti di eventuali terzi o di invocare il concorso di colpa ai sensi dell'articolo 6. Il presente articolo lascia impregiudicato il diritto alla limitazione della responsabilità di cui agli articoli 7 e 8 della presente convenzione.

8. La presunzione di colpa o negligenza di una parte o l'attribuzione ad essa dell'onere della prova non impediscono l'esame delle prove a favore di tale parte.

ARTICOLO 5

Alla convenzione è aggiunto il seguente articolo 4 bis:

Articolo 4 bis Assicurazione obbligatoria

1. In caso di trasporto di passeggeri a bordo di una nave immatricolata in uno Stato contraente e abilitata a trasportare più di dodici passeggeri, il vettore che esegue effettivamente la totalità o parte del trasporto è tenuto a sottoscrivere un'assicurazione o altra garanzia finanziaria, quale la garanzia di una banca o di analogo istituto finanziario, a copertura della responsabilità prevista dalla presente convenzione per morte o lesioni personali dei passeggeri. Il limite dell'assicurazione obbligatoria o della garanzia finanziaria non deve essere inferiore a 250 000 unità di conto per passeggero per ogni singolo evento.

2. Una volta che l'autorità competente di uno Stato contraente abbia accertato il rispetto dei requisiti di cui al paragrafo 1, ad ogni nave è rilasciato un certificato attestante l'esistenza di un'assicurazione o di una garanzia finanziaria in corso di validità conformemente al disposto della presente convenzione. Qualora si tratti di una nave immatricolata in uno Stato contraente, il certificato è rilasciato o autenticato dall'autorità competente dello Stato di immatricolazione della nave; qualora si tratti di una nave non immatricolata in uno Stato contraente, il certificato può essere rilasciato o autenticato dall'autorità competente di qualsiasi Stato contraente. Il certificato deve essere conforme al modello allegato alla presente convenzione e contenere le seguenti informazioni:

- a) nome della nave, lettere o numero di identificazione e porto di immatricolazione;
- b) nome e sede principale del vettore che esegue effettivamente la totalità o parte del trasporto;
- c) numero IMO di identificazione della nave;
- d) tipo e durata della garanzia;
- e) nome e luogo della sede principale dell'assicuratore o del garante, ed eventualmente sede presso la quale è stata stipulata l'assicurazione o concessa la garanzia;
- f) periodo di validità del certificato, che non deve superare quello dell'assicurazione o della garanzia.

3. a) Ciascuno Stato contraente può autorizzare un'istituzione o un organismo da esso riconosciuto a rilasciare il certificato. L'istituzione o l'organismo informa lo Stato in questione del rilascio di ciascun certificato. In ogni caso lo Stato contraente garantisce la completezza e l'esattezza del certificato rilasciato e si impegna ad assicurare l'adozione delle misure necessarie a soddisfare tale obbligo.

b) Ciascuno Stato contraente notifica al Segretario generale:

i) le responsabilità e le condizioni specifiche dell'autorizzazione concessa all'istituzione o all'organismo da esso riconosciuto;

ii) la revoca dell'autorizzazione;

iii) la data a partire dalla quale decorrono gli effetti dell'autorizzazione o della revoca.

L'autorizzazione non ha effetto se non trascorsi tre mesi dalla data della trasmissione dell'apposita notifica al Segretario generale.

c) L'istituzione o l'organismo autorizzato a rilasciare i certificati a norma del presente paragrafo ha quantomeno la facoltà di revocare i certificati qualora non siano state rispettate le condizioni alle quali sono stati rilasciati. In ogni caso l'istituzione o l'organismo informa della revoca lo Stato per conto del quale è stato rilasciato il certificato.

4. Il certificato è redatto nella lingua o nelle lingue ufficiali dello Stato che lo rilascia. Se la lingua utilizzata non è né l'inglese, né il francese, né lo spagnolo, il testo deve essere accompagnato da una traduzione in una di queste lingue; previa decisione dello Stato la lingua ufficiale nazionale può essere omessa.

5. Il certificato deve trovarsi a bordo della nave e una copia deve essere depositata presso l'autorità che tiene il registro di immatricolazione della nave o, se la nave non è immatricolata in uno Stato contraente, presso l'autorità che ha rilasciato o autenticato il certificato.

6. Non sono conformi alle disposizioni del presente articolo le assicurazioni o altre garanzie finanziarie i cui effetti, per un motivo diverso dalla scadenza del termine di validità indicato nel certificato, possono cessare prima del termine di tre mesi dal giorno in cui ne è stato dato preavviso all'autorità di cui al paragrafo 5, a meno che il certificato non sia stato restituito a detta autorità o non sia stato rilasciato un nuovo certificato entro tale termine. Le disposizioni che precedono sono altresì applicabili ad ogni modifica in seguito alla quale l'assicurazione o la garanzia finanziaria cessa di soddisfare le disposizioni del presente articolo.

7. Fatte salve le disposizioni del presente articolo, lo Stato di immatricolazione della nave stabilisce le condizioni di rilascio e di validità del certificato.

8. Nessuna disposizione della presente convenzione può essere interpretata in modo da impedire ad uno Stato contraente di dare credito alle informazioni ottenute da altri Stati, dall'Organizzazione o da altre organizzazioni internazionali riguardo alla situazione finanziaria degli assicuratori o dei garanti ai fini della presente convenzione. In questi casi lo Stato contraente che dà credito alle informazioni non è sollevato dalla sua responsabilità in quanto Stato che ha rilasciato il certificato.

9. Ai fini della presente convenzione, ciascuno Stato contraente accetta i certificati rilasciati o autenticati sotto la responsabilità di un altro Stato contraente e li considera equivalenti ai certificati da esso rilasciati o autenticati, anche qualora riguardino una nave non immatricolata

in uno Stato contraente. Uno Stato contraente può in qualsiasi momento chiedere una consultazione con lo Stato che ha rilasciato o autenticato il certificato ove ritenga che l'assicuratore o il garante indicato nel certificato non sia finanziariamente in grado di far fronte agli obblighi imposti dalla convenzione.

10. Le richieste di risarcimento dei danni coperti da assicurazione o altra garanzia finanziaria in virtù del presente articolo possono essere proposte direttamente nei confronti dell'assicuratore o del garante. In questo caso, il limite di responsabilità dell'assicuratore o del garante è l'importo di cui al paragrafo 1, anche qualora il vettore o il vettore di fatto non abbiano diritto alla limitazione della responsabilità. Il convenuto può sollevare le eccezioni (diverse dal fallimento o dalla messa in liquidazione) che sarebbero invocabili dal vettore di cui al paragrafo 1 ai sensi della presente convenzione. Egli può inoltre eccepire che il danno è imputabile al comportamento doloso dell'assicurato, ma non può avvalersi di alcun'altra eccezione che sarebbe invocabile nel caso di un'azione dell'assicurato nei suoi confronti. In ogni caso il convenuto ha il diritto di chiamare in giudizio il vettore di fatto.

11. Le somme previste a titolo di assicurazione o altra garanzia finanziaria sottoscritta a norma del paragrafo 1 sono destinate esclusivamente a soddisfare le richieste di risarcimento promosse in virtù della presente convenzione; il pagamento di tali somme libera da qualsiasi responsabilità derivante dalla presente convenzione a concorrenza dell'importo corrisposto.

12. Ciascuno Stato contraente autorizza ad operare le navi battenti la propria bandiera e soggette alle disposizioni del presente articolo solo qualora siano munite di un certificato rilasciato a norma del paragrafo 2 o 15.

13. Fatte salve le disposizioni del presente articolo, nella misura in cui sia applicabile la presente convenzione ogni Stato contraente provvede affinché, secondo la propria legislazione nazionale, le navi in entrata o in uscita dai suoi porti autorizzate a trasportare più di dodici passeggeri, a prescindere dal luogo di immatricolazione, siano coperte da un'assicurazione o altra garanzia finanziaria conforme ai requisiti del paragrafo 1.

14. In deroga al paragrafo 5, ciascuno Stato contraente può notificare al Segretario generale che ai fini del paragrafo 13, le navi in entrata o in uscita dai suoi porti non sono tenute ad avere a bordo o ad esibire il certificato di cui al paragrafo 2, a condizione che lo Stato contraente che rilascia il certificato abbia comunicato al Segretario generale di disporre di una documentazione in formato elettronico, accessibile a tutti gli Stati contraenti, che attesta l'esistenza del certificato e consente agli Stati contraenti di adempiere ai propri obblighi in virtù del paragrafo 13.

15. Qualora le navi di proprietà di uno Stato contraente non siano coperte da un'assicurazione o altra garanzia finanziaria, le pertinenti disposizioni del presente articolo non sono applicabili; tali navi devono tuttavia disporre di un certificato rilasciato dall'autorità competente dello Stato di immatricolazione in cui si attesti che esse sono di proprietà di tale Stato e che la responsabilità è coperta a concorrenza dei limiti di cui al paragrafo 1. Il certificato deve essere conforme per quanto possibile al modello prescritto dal paragrafo 2.

ARTICOLO 6

L'articolo 7 della convenzione è sostituito dal seguente testo:

Articolo 7

Limiti di responsabilità in caso di morte o lesioni personali

1. La responsabilità del vettore in caso di morte o lesioni personali di un passeggero ai sensi dell'articolo 3 è limitata in ogni caso a 400 000 unità di conto per passeggero per ogni singolo evento. Se, in base alla legge del tribunale adito, il risarcimento è corrisposto sotto forma di rendita periodica, il valore capitale della rendita non può superare tale limite.

2. Ciascuno Stato contraente può stabilire mediante specifiche norme di diritto nazionale il limite di responsabilità di cui al paragrafo 1, a condizione che l'eventuale limite nazionale di responsabilità non sia inferiore a quello stabilito al paragrafo 1. Gli Stati contraenti che si avvalgono della facoltà prevista nel presente paragrafo informano il Segretario generale dei limiti di responsabilità fissati o dell'assenza di limiti.

ARTICOLO 7

L'articolo 8 della convenzione è sostituito dal seguente testo:

Articolo 8

Limiti di responsabilità in caso di perdita o danni ai bagagli e ai veicoli

1. La responsabilità del vettore in caso di perdita o danni al bagaglio a mano è limitata in ogni caso a 2 250 unità di conto per passeggero per ciascun trasporto.

2. La responsabilità del vettore in caso di perdita o danni ai veicoli, compresi tutti i bagagli trasportati sopra o all'interno del veicolo, è limitata in ogni caso a 12 700 unità di conto per veicolo per ciascun trasporto.

3. La responsabilità del vettore in caso di perdita o danni a bagagli diversi da quelli di cui ai paragrafi 1 e 2 è in ogni caso limitata a 3 375 unità di conto per passeggero per ciascun trasporto.

4. Il vettore e il passeggero possono convenire che la responsabilità del vettore sia soggetta ad una franchigia non superiore a 330 unità di conto in caso di danni a un veicolo e a 149 unità di conto per passeggero in caso di perdita o danni ad altri bagagli; tale somma è dedotta dall'importo della perdita o del danno.

ARTICOLO 8

L'articolo 9 della convenzione è sostituito dal seguente testo:

Articolo 9

Unità di conto e conversione

1. L'unità di conto di cui alla presente convenzione è il diritto speciale di prelievo, quale definito dal Fondo monetario internazionale. Gli importi di cui all'articolo 3, paragrafo 1, all'articolo 4 bis, paragrafo 1, all'articolo 7, paragrafo 1 e all'articolo 8 sono convertiti nella moneta nazionale dello Stato del tribunale adito sulla base del valore di tale moneta in diritti speciali di prelievo alla data della sentenza o alla data stabilita di comune accordo dalle parti.

Il valore in diritti speciali di prelievo di una moneta nazionale di uno Stato contraente che sia membro del Fondo monetario internazionale è calcolato secondo il metodo di calcolo applicato dal Fondo stesso a tale data per le proprie operazioni e transazioni. Il valore in diritti speciali di prelievo di una moneta nazionale di uno Stato contraente che non sia membro del Fondo monetario internazionale è calcolato secondo il metodo indicato dallo stesso Stato contraente.

2. Tuttavia, al momento della ratifica, accettazione, approvazione o adesione alla presente convenzione, o in qualsiasi momento successivo, gli Stati che non sono membri del Fondo monetario internazionale e il cui ordinamento non consenta l'applicazione delle disposizioni del paragrafo 1 possono dichiarare che l'unità di conto di cui al paragrafo 1 è pari a 15 franchi-oro. Il franco-oro di cui al presente paragrafo corrisponde a sessantacinque milligrammi e mezzo di oro fino al titolo di novecento millesimi. La conversione del franco-oro nella moneta nazionale è effettuata secondo la legislazione dello Stato interessato.

3. Il calcolo di cui all'ultima frase del paragrafo 1 e la conversione di cui al paragrafo 2 sono effettuati in maniera tale da esprimere nella moneta nazionale dello Stato contraente, nella misura del possibile, lo stesso valore reale, per gli importi di cui agli articoli 3, paragrafo 1, 4 bis, paragrafo 1, 7, paragrafo 1, e all'articolo 8, che risulterebbe dall'applicazione delle prime tre frasi del paragrafo 1. Gli Stati contraenti comunicano al Segretario generale il metodo di calcolo adottato in applicazione del paragrafo 1 o, a seconda dei casi, il risultato della conversione di cui al paragrafo 2, al momento del deposito dello strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione alla presente convenzione e ogniqualvolta si proceda alla loro modifica.

ARTICOLO 9

L'articolo 16, paragrafo 3 della convenzione è sostituito dal seguente testo:

3. Le cause di sospensione e di interruzione dei termini di prescrizione sono regolate dalla legge del tribunale adito, ma in nessun caso le azioni previste dalla presente convenzione potranno essere proposte qualora siano trascorsi:

- a) cinque anni dalla data dello sbarco del passeggero o, se posteriore, dalla data in cui lo sbarco avrebbe dovuto aver luogo; oppure
- b) tre anni dalla data in cui il ricorrente ha avuto o avrebbe dovuto ragionevolmente avere conoscenza della lesione, della perdita o del danno causato dall'incidente, qualora tale data sia anteriore.

ARTICOLO 10

L'articolo 17 della convenzione è sostituito dal seguente testo:

Articolo 17 Competenza giurisdizionale

1. Le azioni intentate ai sensi degli articoli 3 e 4 della presente convenzione sono promosse, a scelta dell'attore, dinanzi ad uno dei tribunali di seguito indicati, a condizione che siano situati in uno Stato contraente della presente convenzione e fatte salve le disposizioni di diritto interno di ciascuno Stato contraente in materia di competenza giurisdizionale negli Stati in cui possono essere competenti più tribunali:

a) il tribunale dello Stato in cui il convenuto ha la residenza permanente o la sede principale delle sue attività;

b) il tribunale dello Stato di partenza o dello Stato di destinazione secondo il contratto di trasporto;

c) il tribunale dello Stato in cui il ricorrente ha il proprio domicilio o la residenza permanente, a condizione che il convenuto abbia una sede in tale Stato e sia soggetto alla sua giurisdizione;

d) il tribunale dello Stato in cui è stato concluso il contratto di trasporto, a condizione che il convenuto abbia una sede in tale Stato e sia soggetto alla sua giurisdizione.

2. Le azioni intentate ai sensi dell'articolo 4 bis della presente convenzione sono promosse, a scelta dell'attore, dinanzi ad uno dei tribunali presso i quali è possibile promuovere un'azione contro il vettore o il vettore di fatto ai sensi del paragrafo 1.

3. Successivamente al verificarsi dell'evento dannoso, le parti possono convenire di sottoporre la controversia alla giurisdizione di un qualsiasi tribunale o ad arbitrato.

ARTICOLO 11

Alla convenzione è aggiunto il seguente articolo 17 bis:

Articolo 17 bis Riconoscimento ed esecuzione

1. Le sentenze pronunciate da un tribunale competente ai sensi dell'articolo 17 che siano diventate esecutive nello Stato di origine della causa e che non possano più essere oggetto di ricorso ordinario sono riconosciute in ogni altro Stato contraente salvo qualora:

a) siano state ottenute con la frode;

b) il convenuto non sia stato avvertito entro un termine ragionevole e posto in grado di presentare la propria difesa.

2. Le sentenze riconosciute ai sensi del paragrafo 1 sono esecutive in ogni Stato contraente non appena siano state espletate tutte le formalità ivi richieste. Tali formalità non devono tuttavia consentire il riesame del merito della questione.

3. Gli Stati contraenti possono applicare altre norme in materia di riconoscimento ed esecuzione delle sentenze, a condizione che abbiano l'effetto di far riconoscere ed eseguire le sentenze almeno nella stessa misura prevista dai paragrafi 1 e 2.

ARTICOLO 12

L'articolo 18 della convenzione è sostituito dal seguente testo:

Articolo 18 Nullità delle clausole contrattuali

È nulla ogni clausola contrattuale conclusa prima dell'evento che ha causato la morte o le lesioni personali del passeggero, o la perdita o i danni ai bagagli, intesa ad escludere la

responsabilità nei confronti del passeggero di qualsiasi soggetto responsabile ai sensi della presente convenzione o a fissare un limite inferiore a quello previsto nella presente convenzione, salvo quanto previsto dall'articolo 8, paragrafo 4, nonché qualsiasi clausola diretta ad invertire l'onere della prova incombente al vettore o al vettore di fatto o avente l'effetto di limitare le possibilità di scelta di cui all'articolo 17, paragrafo 1 o 2; tuttavia la nullità di tale clausola non determina la nullità dell'intero contratto di trasporto, che rimane soggetto alle disposizioni della presente convenzione.

ARTICOLO 13

L'articolo 20 della convenzione è sostituito dal seguente testo:

Articolo 20 Danni nucleari

I danni causati da incidenti nucleari non comportano alcuna responsabilità ai sensi della presente convenzione:

a) qualora siano imputabili all'esercente di un impianto nucleare ai sensi della convenzione di Parigi del 29 luglio 1960 sulla responsabilità civile nel campo dell'energia nucleare, come modificata dal protocollo addizionale del 28 gennaio 1964, o della convenzione di Vienna del 21 maggio 1963 sulla responsabilità civile in materia di danno nucleare, o dei relativi emendamenti o protocolli in vigore; o

b) qualora siano imputabili all'esercente di un impianto nucleare in virtù di una legge nazionale sulla responsabilità per danni nucleari, a condizione che tale legge sia sotto ogni profilo altrettanto favorevole nei confronti delle potenziali vittime dei danni della convenzione di Parigi o della convenzione di Vienna o dei relativi emendamenti o protocolli in vigore.

ARTICOLO 14 Modello di certificato

1. Il modello di certificato riportato nell'allegato del presente protocollo è aggiunto come allegato alla convenzione.

2. Alla convenzione è aggiunto il seguente articolo 1 bis:

Articolo 1 bis *Allegato*

L'allegato costituisce parte integrante della presente convenzione.

ARTICOLO 15 Interpretazione e applicazione

1. Nei rapporti tra le parti del presente protocollo, la convenzione e il protocollo saranno letti e interpretati congiuntamente come un unico strumento.

2. La convenzione, nel testo riveduto dal presente protocollo, si applica unicamente alle richieste di risarcimento dei danni per fatti avvenuti dopo l'entrata in vigore del presente protocollo nei confronti di ciascuno Stato.

3. Gli articoli da 1 a 22 della convenzione, nel testo riveduto dal presente protocollo, insieme agli articoli da 17 a 25 del presente protocollo e al relativo allegato, costituiscono la convenzione di Atene del 2002 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio.

ARTICOLO 16

Alla convenzione è aggiunto il seguente articolo 22 bis:

Articolo 22 bis Clausole finali della convenzione

Gli articoli da 17 a 25 del protocollo del 2002 alla convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio costituiscono le clausole finali della convenzione. Nella presente convenzione i riferimenti agli Stati contraenti si intendono come riferimenti agli Stati contraenti del protocollo.

CLAUSOLE FINALI

ARTICOLO 17

Firma, ratifica, accettazione, approvazione e adesione

1. Il presente protocollo è aperto alla firma presso la sede dell'Organizzazione dal 1° maggio 2003 fino al 30 aprile 2004 e resta successivamente aperto all'adesione.

2. Gli Stati possono esprimere il loro consenso ad essere vincolati dal presente protocollo mediante:

a) firma senza riserva di ratifica, accettazione o approvazione;

b) firma con riserva di ratifica, accettazione o approvazione seguita dalla ratifica, accettazione o approvazione;

c) adesione.

3. La ratifica, l'accettazione, l'approvazione o l'adesione si effettuano mediante il deposito di uno strumento a tal fine presso il Segretario generale.

4. Ogni strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione depositato dopo l'entrata in vigore di una modifica al presente protocollo nei confronti di tutti gli Stati contraenti esistenti, o dopo l'adempimento di tutte le formalità richieste per l'entrata in vigore della modifica nei confronti di tali Stati contraenti, si considera riferito al presente protocollo come modificato.

5. Uno Stato non può esprimere il proprio consenso ad essere vincolato dal presente protocollo a meno che, in quanto parte, non denunci:

a) la convenzione di Atene relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio, conclusa ad Atene il 13 dicembre 1974;

b) il protocollo alla convenzione di Atene relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio, concluso a Londra il 19 novembre 1976; e

c) il protocollo del 1990 che modifica la convenzione di Atene relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio, concluso a Londra il 29 marzo 1990, con effetto a partire dalla data in cui il presente protocollo entra in vigore nei confronti di tale Stato ai sensi dell'articolo 20.

ARTICOLO 18

Stati con più ordinamenti giuridici

1. Al momento della firma, ratifica, accettazione, approvazione o adesione, gli Stati che siano costituiti da due o più unità territoriali nelle quali, per le materie oggetto del presente protocollo, vigono ordinamenti giuridici diversi possono dichiarare che il presente protocollo si estende a tutte le rispettive unità territoriali o soltanto ad una o a più di esse e possono in ogni momento modificare tale dichiarazione presentando una nuova dichiarazione.

2. Tale dichiarazione dovrà essere notificata al Segretario generale e dovrà indicare esattamente le unità territoriali alle quali si applica il presente protocollo.

3. Nel caso di uno Stato contraente che abbia presentato la predetta dichiarazione:

a) i riferimenti allo Stato di immatricolazione della nave e - in relazione al certificato di assicurazione obbligatoria - allo Stato di rilascio o di autenticazione devono intendersi come riferimenti, rispettivamente, all'unità territoriale in cui la nave è immatricolata e a quella che rilascia o autentica il certificato;

b) i riferimenti alle disposizioni legislative nazionali, ai limiti nazionali di responsabilità e alla moneta nazionale devono intendersi come riferimenti alle disposizioni legislative, ai limiti di responsabilità e alla moneta della pertinente unità territoriale;

c) i riferimenti ai tribunali e alle sentenze che devono essere riconosciute negli Stati contraenti devono intendersi come riferimenti, rispettivamente, ai tribunali dell'unità territoriale e alle sentenze che devono essere riconosciute in tale unità.

ARTICOLO 19

Organizzazioni regionali di integrazione economica

1. Le organizzazioni regionali di integrazione economica costituite da Stati sovrani alle quali sia stata trasferita la competenza in alcune materie disciplinate dal presente protocollo possono firmare, ratificare, accettare o approvare il protocollo o aderirvi. Le organizzazioni regionali di integrazione economica che siano Parti del presente protocollo hanno gli stessi diritti ed obblighi degli Stati contraenti, nella misura in cui siano competenti nelle materie ivi disciplinate.

2. Per l'esercizio del diritto di voto nelle materie di loro competenza, le organizzazioni regionali di integrazione economica dispongono di un numero di voti pari al numero dei rispettivi Stati membri che sono Parti del presente protocollo e che hanno trasferito a dette organizzazioni le proprie competenze nella materia in questione. Tali organizzazioni non esercitano il diritto di voto se i rispettivi Stati membri esercitano il proprio e viceversa.

3. Nel caso in cui, ai fini del presente protocollo, il numero di Stati contraenti sia rilevante, e in particolare (ma non esclusivamente) ai fini degli articoli 20 e 23, le organizzazioni regionali di integrazione economica non contano come Stati contraenti in aggiunta ai rispettivi Stati membri che siano Stati contraenti.

4. All'atto della firma, ratifica, accettazione, approvazione o adesione, ciascuna organizzazione regionale di integrazione economica formula una dichiarazione indirizzata al Segretario generale, specificando le materie disciplinate dal presente protocollo oggetto di un trasferimento di competenze da parte dei rispettivi Stati membri che siano firmatari o Parti del presente protocollo, nonché eventuali restrizioni relative all'ambito di tali competenze. L'organizzazione regionale di integrazione economica comunica tempestivamente al Segretario generale qualsiasi modifica della ripartizione delle competenze specificata nella dichiarazione di cui al presente paragrafo, compresi i nuovi trasferimenti di competenze. Tali dichiarazioni sono trasmesse dal Segretario generale ai sensi dell'articolo 24 del presente protocollo.

5. Si presume che gli Stati contraenti che siano Stati membri di un'organizzazione regionale di integrazione economica a sua volta Parte contraente del presente protocollo abbiano competenza in tutte le materie disciplinate dal presente protocollo in relazione alle quali non sia stato specificamente dichiarato o notificato un trasferimento di competenze ai sensi del paragrafo 4.

ARTICOLO 20

Entrata in vigore

1. Il presente protocollo entra in vigore trascorsi dodici mesi dalla data alla data in cui dieci Stati l'abbiano firmato senza riserva di ratifica, accettazione o approvazione o abbiano depositato uno strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione.

2. Per ogni Stato che ratifichi, accetti, approvi il presente protocollo o vi aderisca dopo che siano state soddisfatte le condizioni relative all'entrata in vigore specificate nel paragrafo 1, il protocollo entra in vigore trascorsi tre mesi dalla data del deposito del pertinente strumento, ma non prima della sua entrata in vigore ai sensi del paragrafo 1.

ARTICOLO 21

Denuncia

1. Ciascuno Stato contraente può denunciare il presente protocollo in qualsiasi momento a partire dalla data dell'entrata in vigore nei propri confronti.

2. La denuncia si effettua mediante il deposito di uno strumento a tal fine presso il Segretario generale.

3. La denuncia ha effetto trascorsi dodici mesi dalla data del deposito del relativo strumento presso il Segretariato generale o in qualsiasi altra data successiva specificata nel suddetto strumento.

4. Tra gli Stati contraenti del presente protocollo, la denuncia della convenzione ai sensi dell'articolo 25 della medesima non deve intendersi come denuncia della convenzione nel testo riveduto dal presente protocollo.

ARTICOLO 22

Revisione e modifica

1. L'Organizzazione può convocare una conferenza ai fini della revisione o della modifica del presente protocollo.

2. L'Organizzazione convoca una Conferenza degli Stati contraenti ai fini della revisione o della modifica del presente protocollo su richiesta di almeno un terzo degli Stati contraenti.

ARTICOLO 23 **Modifica dei limiti**

1. Fatte salve le disposizioni dell'articolo 22, la procedura speciale descritta nel presente articolo si applica esclusivamente per la modifica dei limiti di cui all'articolo 3, paragrafo 1, all'articolo 4 bis, paragrafo 1, all'articolo 7, paragrafo 1 e all'articolo 8 della convenzione, nel testo riveduto dal presente protocollo.

2. Su richiesta di almeno la metà e in ogni caso di almeno sei Stati contraenti, le proposte di modifica dei limiti (ivi comprese le franchigie) di cui all'articolo 3, paragrafo 1, all'articolo 4 bis, paragrafo 1, all'articolo 7, paragrafo 1 e all'articolo 8 della convenzione, come riveduta dal presente protocollo, sono trasmesse dal Segretario generale a tutti i membri dell'Organizzazione e a tutti gli Stati contraenti.

3. Le proposte di modifica presentate e trasmesse a norma del paragrafo 2 sono sottoposte all'esame del comitato giuridico dell'Organizzazione (di seguito il comitato giuridico) almeno sei mesi dopo la loro trasmissione.

4. Tutti gli Stati contraenti della convenzione, come riveduta dal presente protocollo, siano essi membri dell'Organizzazione o meno, hanno il diritto partecipare ai lavori del comitato giuridico per l'esame e l'adozione delle modifiche.

5. Le modifiche sono adottate a maggioranza dei due terzi degli Stati contraenti presenti e votanti in seno al comitato giuridico, ampliato conformemente al paragrafo 4, a condizione che al momento della votazione sia presente almeno metà degli Stati contraenti della convenzione come riveduta dal presente protocollo.

6. In sede di esame delle proposte di modifica dei limiti, il comitato giuridico tiene conto degli eventi già verificatisi, e in particolare dell'ammontare dei danni da essi derivati, delle variazioni del valore monetario e delle ripercussioni della modifica proposta sul costo dell'assicurazione.

7. a) Le modifiche dei limiti di cui al presente articolo non possono essere prese in esame prima che siano trascorsi cinque anni dalla data in cui la presente convenzione è stata aperta alla firma né prima che siano trascorsi cinque anni dalla data dell'entrata in vigore di una precedente modifica ai sensi del presente articolo.

b) I limiti non possono essere aumentati al punto da superare un importo corrispondente al limite fissato dalla convenzione, nel testo riveduto dal presente protocollo, maggiorato di un interesse composto annuo del 6 % a partire dalla data in cui la presente convenzione è stata aperta alla firma.

c) I limiti non possono essere aumentati al punto da superare un importo corrispondente al triplo del limite fissato dalla convenzione nel testo riveduto dal presente protocollo.

8. L'Organizzazione notifica a tutti gli Stati contraenti ogni modifica adottata ai sensi del paragrafo 5. La modifica si considera accettata trascorsi diciotto mesi dalla data della sua notifica, salvo qualora entro questo termine almeno un quarto degli Stati che erano Stati contraenti al momento della sua adozione abbia comunicato al Segretario generale che non intende accettarla, nel qual caso la modifica è respinta e priva di efficacia.

9. Una modifica considerata accettata a norma del paragrafo 8 entra in vigore diciotto mesi dopo l'accettazione.

10. Tutti gli Stati contraenti sono vincolati dalla modifica a meno che non denuncino il presente protocollo a norma dell'articolo 21, paragrafi 1 e 2, almeno sei mesi prima che essa entri in vigore. La denuncia ha effetto a partire dall'entrata in vigore della modifica.

11. Qualora sia stata adottata una modifica ma non sia ancora scaduto il termine di 18 mesi per la sua accettazione, gli Stati che diventino Parti contraenti durante tale periodo sono vincolati dalla modifica qualora essa entri in vigore. Gli Stati che diventino parti contraenti dopo tale periodo sono vincolati dalle modifiche già accettate a norma del paragrafo 8. Nei casi di cui al presente paragrafo, uno Stato è vincolato da una modifica al momento della sua entrata in vigore o, se posteriore, al momento dell'entrata in vigore nei suoi confronti del presente protocollo.

ARTICOLO 24

Depositario

1. Il presente protocollo e le eventuali modifiche adottate a norma dell'articolo 23 sono depositati presso il Segretario generale.

2. Il Segretario generale:

a) informa tutti gli Stati che hanno firmato il presente protocollo o che vi hanno aderito:

i) di ogni nuova firma o del deposito di ogni strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione e della relativa data;

ii) di ogni dichiarazione e comunicazione prevista a norma dell'articolo 9, paragrafi 2 e 3, dell'articolo 18, paragrafo 1 e dell'articolo 19, paragrafo 4 della convenzione nel testo riveduto dal presente protocollo;

iii) della data di entrata in vigore del presente protocollo;

iv) di ogni proposta di modifica dei limiti presentata ai sensi dell'articolo 23, paragrafo 2 del presente protocollo;

v) di ogni modifica adottata ai sensi dell'articolo 23, paragrafo 5 del presente protocollo;

vi) di ogni modifica che si consideri accettata ai sensi dell'articolo 23, paragrafo 8 del presente protocollo, e della data della sua entrata in vigore ai sensi dei paragrafi 8 e 9 del medesimo articolo;

vii) del deposito di ogni strumento di denuncia del presente protocollo, della data di ricezione e della data a partire dalla quale la denuncia ha effetto;

viii) di ogni comunicazione prevista da uno qualsiasi degli articoli del presente protocollo;

b) trasmette copie certificate conformi del presente protocollo a tutti gli Stati che lo abbiano firmato o vi abbiano aderito.

3. Al momento dell'entrata in vigore del presente protocollo, il Segretario generale ne trasmette il testo al Segretariato delle Nazioni Unite per la registrazione e la pubblicazione in conformità dell'articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite.

ARTICOLO 25

Lingue

Il presente protocollo è redatto in un unico esemplare in lingua araba, cinese, inglese, francese, russa e spagnola, tutti i testi facenti ugualmente fede.

FATTO A LONDRA , il primo novembre duemiladue.

IN FEDE DI CHE i sottoscritti, debitamente autorizzati a tale scopo dai rispettivi governi, hanno firmato il presente protocollo.

ALLEGATO

CERTIFICATO DI ASSICURAZIONE O DI ALTRA GARANZIA FINANZIARIA RELATIVA ALLA RESPONSABILITÀ PER MORTE O LESIONI PERSONALI DEI PASSEGGERI

Rilasciato in conformità delle disposizioni dell'articolo 4 bis della convenzione di Atene del 2002 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio

Nome della nave

Lettere o numero di identificazione

Numero IMO di identificazione della nave

Porto di immatricolazione

Nome e indirizzo completo della sede principale del vettore che esegue effettivamente il trasporto.....

Si certifica che la nave di cui sopra è coperta da una polizza assicurativa o da altra garanzia finanziaria conforme alle disposizioni dell'articolo 4 bis della convenzione di Atene del 2002 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio.

Tipo di garanzia.....

Durata della garanzia

Nome e indirizzo dell'assicuratore (degli assicuratori) e/o del garante (dei garanti)

Nome

Indirizzo

Il presente certificato è valido fino al.....

Rilasciato o autenticato dal governo di

.....

(denominazione completa dello Stato)

OPPURE

Formula da utilizzare qualora lo Stato contraente si avvalga dell'articolo 4 bis, paragrafo 3:

Il presente certificato è rilasciato da (nome dell'istituzione o dell'organismo) debitamente autorizzato a tal fine dal governo di
(denominazione completa dello Stato)

Fatto a il

(luogo) (data)

.....
(firma e qualifica del funzionario che rilascia o autentica il certificato)

Note esplicative:

1. La denominazione dello Stato può eventualmente contenere un riferimento all'autorità pubblica competente del paese nel quale il certificato è rilasciato.
2. Se l'importo totale della garanzia proviene da più fonti, occorre indicare l'importo di ciascuna di esse.
3. Se la garanzia è fornita sotto varie forme, è necessario specificarle.
4. Alla voce "durata della garanzia" occorre precisare la data in cui la garanzia prende effetto.
5. Alla voce "Indirizzo dell'assicuratore (degli assicuratori) e/o del garante (dei garanti)" occorre indicare la sede principale dell'assicuratore (degli assicuratori) e/o del garante (dei garanti). Se necessario, indicare la sede presso cui è stata stipulata l'assicurazione o concessa la garanzia.

ALLEGATO 2
DICHIARAZIONE DELLA COMUNITÀ EUROPEA AI SENSI DELL'ARTICOLO 19
DEL PROTOCOLLO DEL 2002 ALLA CONVENZIONE DI ATENE DEL 1974
RELATIVA AL TRASPORTO VIA MARE DEI PASSEGGERI E DEL LORO
BAGAGLIO

"Ai sensi del trattato che istituisce la Comunità europea, e in particolare degli articoli 65 e 300, la Comunità europea dichiara di essere competente a stipulare e ad adempiere agli obblighi derivanti da accordi internazionali che contribuiscano a perseguire i seguenti obiettivi:

-- riconoscimento ed esecuzione delle sentenze;

-- determinazione della giurisdizione competente.

La Comunità europea dichiara inoltre di aver già adottato strumenti giuridici vincolanti per i suoi Stati membri nelle materie disciplinate dalla presente convenzione. Essa provvederà a trasmetterne l'elenco al Segretario generale dell'Organizzazione marittima internazionale, e ad aggiornarlo ove opportuno. Attualmente l'unico strumento di questo tipo è il regolamento (CE) n. 44/2001 concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale⁶, che è vincolante per tutti gli Stati membri dell'Unione europea ad eccezione della Danimarca.

La Comunità europea è responsabile dell'adempimento degli obblighi derivanti dalla convenzione previsti dalla normativa comunitaria in vigore".

⁶ GUL 12 del 16.1.2001, pag. 1.