Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni

►**B**

DECISIONE DEL CONSIGLIO

del 12 dicembre 2011

relativa all'adesione dell'Unione europea al protocollo del 2002 alla convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio, ad eccezione degli articoli 10 e 11 dello stesso

(2012/22/UE)

(GU L 8 del 12.1.2012, pag. 1)

Modificato da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
►**M1**	Regolamento (UE) n. 517/2013 del Consiglio del 13 maggio 2013	L 158	1	10.6.2013

▼B

DECISIONE DEL CONSIGLIO

del 12 dicembre 2011

relativa all'adesione dell'Unione europea al protocollo del 2002 alla convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio, ad eccezione degli articoli 10 e 11 dello stesso

(2012/22/UE)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 6, lettera a), e con l'articolo 218, paragrafo 8, primo comma,

vista la proposta della Commissione europea,

vista l'approvazione del Parlamento europeo,

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 («protocollo di Atene») migliora sensibilmente il regime vigente in materia di responsabilità dei vettori e risarcimento dei passeggeri nel trasporto marittimo. In particolare 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, nonché norme in materia di competenza giurisdizionale, riconoscimento ed esecuzione delle decisioni. Il protocollo di Atene è pertanto in linea con l'obiettivo dell'Unione di migliorare il regime giuridico della responsabilità dei vettori.

(2) Il protocollo di Atene modifica la convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio («convenzione di Atene») disponendo, all'articolo 15, che, nelle relazioni tra le parti del protocollo, i due strumenti siano letti ed interpretati congiuntamente come un unico strumento.

(3) La maggior parte delle norme del protocollo di Atene sono state integrate nel diritto dell'Unione mediante il regolamento (CE) n. 392/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente ([1]). L'Unione ha quindi esercitato la propria competenza nelle materie disciplinate da detto regolamento. Gli Stati membri, tuttavia, restano competenti riguardo a una serie di disposizioni del protocollo di Atene, quali la clausola di non partecipazione, che consente loro di stabilire limiti di responsabilità più elevati rispetto a quanto prescritto dal protocollo di Atene. Gli aspetti di competenza degli Stati membri ai sensi del protocollo di Atene e quelli che rientrano nella competenza esclusiva dell'Unione sono correlati. Pertanto, tenendo conto del loro dovere di leale cooperazione, negli ambiti di loro competenza ai sensi del protocollo di Atene gli Stati membri dovrebbero agire in modo coordinato.

([1]) GU L 131 del 28.5.2009, pag. 24.

▼B

(4) Il protocollo di Atene è aperto alla ratifica, accettazione, approvazione o adesione degli Stati e delle organizzazioni regionali di integrazione economica costituite da Stati sovrani alle quali sia stata trasferita la competenza in alcune materie disciplinate dal protocollo di Atene.

(5) A norma dell'articolo 17, paragrafo 2, lettera b), e dell'articolo 19 del protocollo di Atene, le organizzazioni regionali di integrazione economica possono concludere il protocollo di Atene.

(6) Nell'ottobre 2006 il comitato giuridico dell'Organizzazione marittima internazionale ha adottato la riserva e gli orientamenti IMO per l'attuazione della convenzione di Atene («orientamenti IMO») che riguardano alcuni suoi aspetti, tra cui, in particolare, il risarcimento dei danni connessi al terrorismo.

(7) Il regolamento (CE) n. 392/2009 riporta in allegato le pertinenti disposizioni del testo consolidato della convenzione di Atene, nella versione modificata dal protocollo di Atene, e gli orientamenti IMO.

(8) A norma dell'articolo 19 del protocollo di Atene, all'atto della firma, ratifica, accettazione, approvazione o adesione, le organizzazioni regionali di integrazione economica devono dichiarare il proprio ambito di competenza nelle materie disciplinate dal protocollo di Atene.

(9) È pertanto opportuno che l'Unione aderisca al protocollo di Atene e formuli la riserva prevista negli orientamenti IMO. Il fatto che una tale riserva sia formulata non dovrebbe essere interpretato come un'alterazione dell'attuale ripartizione delle competenze tra l'Unione e gli Stati membri per quanto concerne la certificazione e i controlli da parte delle autorità statali.

(10) Talune disposizioni del protocollo di Atene riguardano la cooperazione giudiziaria in materia civile e rientrano pertanto nell'ambito di applicazione del titolo V della parte terza del TFUE. Una decisione distinta relativa a tali disposizioni deve essere adottata parallelamente alla presente decisione.

(11) Se possibile, gli Stati membri che devono ratificare il protocollo di Atene o aderirvi dovrebbero farlo simultaneamente. Detti Stati membri dovrebbero pertanto scambiarsi informazioni sullo stato di avanzamento delle rispettive procedure di ratifica o di adesione per poter predisporre, per quanto possibile, il deposito simultaneo degli strumenti di ratifica o di adesione. All'atto di ratificare il protocollo di Atene o di aderirvi, gli Stati membri dovrebbero formulare la riserva prevista negli orientamenti IMO,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'adesione dell'Unione europea al protocollo del 2002 alla convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio («protocollo di Atene») è approvata a nome dell'Unione europea, per quanto concerne le materie di competenza esclusiva dell'Unione, ad eccezione degli articoli 10 e 11 dello stesso.

▼B

Il testo del protocollo di Atene, ad eccezione degli gli articoli 10 e 11, è riportato nell'allegato.

Articolo 2

1. Il presidente del Consiglio è autorizzato a designare la persona o le persone abilitate a depositare lo strumento di adesione dell'Unione al protocollo di Atene ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 2, lettera c), e paragrafo 3, e dell'articolo 19 di detto protocollo.

2. All'atto del deposito dello strumento di adesione l'Unione rende la seguente dichiarazione sulla competenza:

«1. Il protocollo di Atene del 2002 alla convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio dispone, all'articolo 19, che un'organizzazione regionale di integrazione economica costituita da Stati sovrani che le hanno trasferito la propria competenza in determinate materie regolate dal protocollo possa firmarlo, a condizione di presentare la dichiarazione di cui al detto articolo. L'Unione ha deciso di aderire al protocollo di Atene e procede quindi alla dichiarazione.

▼M1

2. Gli Stati membri dell'Unione europea sono attualmente il Regno del Belgio, la Repubblica di Bulgaria, la Repubblica ceca, il Regno di Danimarca, la Repubblica federale di Germania, la Repubblica di Estonia, l'Irlanda, la Repubblica ellenica, il Regno di Spagna, la Repubblica francese, la Repubblica di Croazia, la Repubblica italiana, la Repubblica di Cipro, la Repubblica di Lettonia, la Repubblica di Lituania, il Granducato di Lussemburgo, l'Ungheria, Malta, il Regno dei Paesi Bassi, la Repubblica d'Austria, la Repubblica di Polonia, la Repubblica del Portogallo, la Romania, la Repubblica di Slovenia, la Repubblica slovacca, la Repubblica di Finlandia, il Regno di Svezia e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord.

▼B

3. La presente dichiarazione non si applica ai territori degli Stati membri dell'Unione europea cui non si applica il trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), né pregiudica le misure che gli Stati membri potrebbero adottare in virtù del protocollo a nome e nell'interesse di quei territori.

4. Gli Stati membri dell'Unione europea hanno attribuito competenza esclusiva all'Unione per quanto concerne le misure adottate in base all'articolo 100 TFUE. Dette misure sono state adottate, per quanto concerne gli articoli 1 e 1 *bis*, l'articolo 2, paragrafo 2, gli articoli da 3 a 16 e gli articoli 18, 20 e 21 della convenzione di Atene, come modificata dal protocollo di Atene, e le disposizioni degli orientamenti IMO, mediante il regolamento (CE) n. 392/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente.

▼B

5. L'esercizio della competenza che gli Stati membri hanno trasferito all'Unione europea a norma del TFUE è, per sua natura, soggetto a continua evoluzione. Nel quadro del TFUE le istituzioni competenti possono prendere decisioni che determinano l'estensione della competenza dell'Unione europea. L'Unione europea si riserva pertanto il diritto di modificare la presente dichiarazione di conseguenza, senza che ciò costituisca un prerequisito per l'esercizio della sua competenza in ordine alle questioni disciplinate dal protocollo di Atene. L'Unione europea comunicherà la dichiarazione modificata al segretario generale dell'Organizzazione marittima internazionale.».

3. La persona o le persone designate a norma del paragrafo 1 del presente articolo formulano la riserva contenuta negli orientamenti IMO all'atto di depositare lo strumento di adesione dell'Unione al protocollo di Atene.

Articolo 3

L'Unione deposita il suo strumento di adesione al protocollo di Atene entro il 31 dicembre 2011.

Articolo 4

1. Gli Stati membri prendono le disposizioni necessarie affinché gli strumenti di ratifica o adesione al protocollo di Atene siano depositati entro un termine ragionevole e, se possibile, entro il 31 dicembre 2011.

2. Gli Stati membri formulano la riserva prevista negli orientamenti IMO all'atto di depositare gli strumenti di ratifica o adesione al protocollo di Atene.

▼B

ALLEGATO

TRADUZIONE

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; e

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.»

▼B

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; o

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 incidente 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; e

▼B

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;

▼B

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; e

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; e

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.

▼B

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 cessi 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 e il vettore di fatto.

▼B

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.

▼B

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.

▼B

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

[non riprodotto]

Articolo 11

[non riprodotto]

▼B

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.

▼B

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 1º 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; o

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

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.

▼B

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; e

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.

▼B

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 presso il segretario generale.

▼B

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.

▼B

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 diciotto 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.

▼B

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.

▼B

ALLEGATO DEL PROTOCOLLO DI ATENE

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
(denominazione completa dello Stato)

dal governo di .....

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)» 5 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.