

SENATO DELLA REPUBBLICA

XII LEGISLATURA

N. 996-A

RELAZIONE DELLA 3^a COMMISSIONE PERMANENTE

(AFFARI ESTERI, EMIGRAZIONE)

(RELATORE DELL'UOMO)

Comunicata alla Presidenza l'8 marzo 1995

SUL

DISEGNO DI LEGGE

Ratifica ed esecuzione della Convenzione 1989 sul salvataggio, atto finale della Conferenza internazionale sul salvataggio, con allegati, fatta a Londra il 28 aprile 1989

presentato dal Ministro degli affari esteri
di concerto col Ministro di grazia e giustizia
col Ministro dei trasporti e della navigazione
e col Ministro dell'ambiente

(V. Stampato Camera n. 1022)

approvato dalla Camera dei deputati l'11 ottobre 1994

*Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza
il 12 ottobre 1994*

INDICE

| | | |
|----------------------------------------------------------|-------------|---|
| Relazione | <i>Pag.</i> | 3 |
| Parere della 1 ^a Commissione permanente | » | 5 |
| Disegno di legge | » | 6 |

ONOREVOLI SENATORI. - Il disegno di legge n. 996 reca la ratifica ed esecuzione della Convenzione 1989 sul salvataggio, atto finale della Conferenza internazionale sul salvataggio, con allegati, fatta a Londra il 28 aprile 1989.

Tale Convenzione, adottata nell'ambito di una Conferenza internazionale convocata dall'IMO (Organizzazione marittima internazionale) rappresenta un aggiornamento della precedente disciplina derivante in particolare dalle Convenzioni di Bruxelles del 23 settembre 1910, approvate dal Parlamento italiano con la legge 12 giugno 1913, n. 606 e dalla Convenzione di Amburgo del 27 aprile 1979, ratificata dall'Italia con legge 3 aprile 1989, n. 147.

Non vi è dubbio che la comunità internazionale avverta sempre di più l'esigenza di tutelare, in una situazione generale di precarietà ecologica, l'ambiente marino, per cui si cerca di incentivare l'attività di assistenza e salvataggio in mare in particolare in quelle circostanze in cui il rischio ambientale è molto forte. Non è casuale infatti che la Convenzione sottoscritta a Londra dia grande risalto alla cooperazione contro l'inquinamento prodotto da naufragi, a testimoniare l'accresciuto interesse per le conseguenze ecologiche di disastri determinati da incidenti che avessero le super petroliere come protagoniste. Forte fu infatti l'esigenza di definire un fondo internazionale di indennizzo per i danni conseguenti a versamento di idrocarburi a seguito di naufragi.

La Convenzione 1989 sul salvataggio si compone di un primo articolo in cui vengono definiti i termini ricorrenti nella Convenzione stessa, mentre l'articolo 2 ne definisce il campo di applicazione (ossia quello di ogni ipotesi in cui sia stato attivato

un procedimento giudiziario o arbitrato in uno Stato Parte).

L'articolo 3 esclude dall'ambito di applicazione della Convenzione le piattaforme fisse o galleggianti e le unità mobili di trivellazione *off shore*, come anche (articolo 4), le navi da guerra o comunque di proprietà statale, nel caso in cui lo Stato non decida diversamente.

Come infatti precisa il successivo articolo 5, la Convenzione non pregiudica la disciplina delle operazioni di salvataggio effettuate dalle pubbliche autorità, benchè queste ultime siano abilitate ad avvalersi dei diritti e dei mezzi previsti dalla Convenzione, nella misura determinata dalla legislazione interna di ogni Stato.

Particolare rilievo assume l'articolo 10 (obbligatorietà del prestare soccorso); l'articolo 12 (diritto di ricompensa); l'articolo 14 (diritto di ricompensa anche solo per aver tutelato l'ambiente). È interessante osservare che in quest'ultimo caso spetta al proprietario della nave il rimborso. Rimarchevole è il principio per cui il soccorso alla vita umana non è comunque oggetto di ricompensa (articolo 16).

Alcuni allegati rivestono particolare importanza come il n. 2, che esclude i casi di avaria comune da quanto previsto nell'articolo 14 e il n. 3, che prevede la divulgazione, anche attraverso corsi per gli equipaggi e soggetti interessati, della Convenzione.

Per completezza di relazione si ricorda la necessità che, indipendentemente dall'impegno diretto dello Stato a dotarsi di una flotta di salvataggio, occorre che lo Stato stesso assicuri alle esistenti flotte private dei rimorchiatori di salvataggio reali opportunità di esercizio a fronte dei notevoli investimenti che occorrono per realizzare

XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

unità di salvataggio; assicuri un sollecito pagamento degli interventi antinquinamento e nel contempo garantisca la piena rispondenza dei mezzi, pubblici o privati che siano, in termini di caratteristiche dello scafo, delle dotazioni e mezzi tecnici e di addestramento degli equipaggi, alle impor-

tantissime finalità del salvataggio in mare e degli interventi antinquinamento.

La Commissione, all'unanimità, propone all'Assemblea l'approvazione del disegno di legge.

DELL'UOMO, *relatore*

PARERE DELLA 1ª COMMISSIONE PERMANENTE

(AFFARI COSTITUZIONALI, AFFARI DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO
E DELL'INTERNO, ORDINAMENTO GENERALE DELLO STATO E DELLA
PUBBLICA AMMINISTRAZIONE)

(Estensore: DE MARTINO Guido)

1º marzo 1995

La Commissione, esaminato il disegno di legge, esprime, per quanto
di competenza, parere favorevole.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare la Convenzione del 1989 sul salvataggio, atto finale della Conferenza internazionale sul salvataggio, con allegati, fatta a Londra il 28 aprile 1989.

Art. 2.

1. Piena ed intera esecuzione è data alla Convenzione di cui all'articolo 1 a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità a quanto disposto dall'articolo 29 della Convenzione medesima.

Art. 3.

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