



CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA

Bruxelles, 28 novembre 2007 (29.11)  
(OR. en)

---

---

Fascicolo interistituzionale:  
2005/0241 (COD)

---

---

15587/1/07  
REV 1

MAR 105  
ENV 652  
CODEC 1327

#### NOTA RIVEDUTA

---

del: COREPER

al: Consiglio

---

n. doc. prec.: 15187/1/07 MAR 98 ENV 621 CODEC 1251

n. prop. Com: 6827/06 MAR 22 ENV 127 CODEC 195

---

Oggetto: Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente ("convenzione di Atene")

– *Accordo politico*

[Deliberazione pubblica a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b) del regolamento interno del Consiglio]

---

#### Introduzione

1. Il 24 febbraio 2006 la Commissione ha trasmesso al Consiglio la suddetta proposta (doc. 6827/06), che fa parte del terzo pacchetto sulla sicurezza marittima. La proposta è intesa a incorporare nel diritto comunitario la convenzione di Atene relativa al trasporto per mare di passeggeri e dei loro bagagli, modificata dal protocollo del 2002, e a introdurre varie norme supplementari concernenti, in particolare, il risarcimento per i danni o la perdita di apparecchiature mediche, le informazioni da fornire ai passeggeri prima del viaggio e i pagamenti anticipati.

2. Il Comitato economico e sociale ha formulato il suo parere il 13 settembre 2006<sup>1</sup>. Il Comitato delle regioni ha formulato il suo parere il 15 giugno 2006<sup>2</sup>.
3. Il 25 aprile 2007 il Parlamento europeo ha adottato il suo parere in prima lettura sulla proposta (doc. 8724/07<sup>3</sup>).

### **Lavori intrapresi nell'ambito degli organi del Consiglio**

4. I lavori sulla proposta sono iniziati durante la presidenza finlandese e proseguiti durante la presidenza tedesca. Nell'ambito dell'esame della proposta è stata effettuata una valutazione d'impatto. Il Consiglio ha preso atto di due relazioni sullo stato dei lavori concernenti la proposta (docc. 18894/06 e 9548/07).
5. Il 15 novembre 2007 il Gruppo "Trasporti marittimi" ha concluso l'esame degli articoli e dei considerando della proposta.
6. Nella riunione del 15 novembre 2007 il Gruppo "Trasporti marittimi" ha esaminato i 27 emendamenti del Parlamento europeo<sup>4</sup> e ha concluso che, in questa fase, può:
  - accettare pienamente gli emendamenti 2, 16 e 22;
  - accettare, in linea di massima o in parte, gli emendamenti 1, 3, 5, 9, 10, 11, 17, 18, 19, 20, 21, 23, 24, 25, 26, 27;
  - respingere gli altri emendamenti.

---

<sup>1</sup> CESE 1177/2006.

<sup>2</sup> Parere 43/2006.

<sup>3</sup> Lo stesso giorno il PE ha adottato il suo parere su altre quattro proposte del pacchetto, mentre i pareri su due proposte ("Obblighi dello Stato di bandiera" e "Responsabilità civile") erano già stati adottati il 29 marzo 2007.

<sup>4</sup> Una tabella comparativa figura nel documento di lavoro 2007/146.

7. Il 21 novembre 2007 il Coreper ha esaminato la proposta in oggetto e ha risolto alcune delle ultime questioni in sospeso.
8. Tutte le delegazioni e la Commissione hanno formulato una riserva d'esame generale, UK ha formulato una riserva d'esame parlamentare e ES una riserva linguistica.
9. Alla luce del suddetto esame si propone un accordo politico sul testo, a condizione che siano risolte le questioni in appresso.

### **Principali questioni in sospeso**

#### **Campo di applicazione (nota 1 a pag. 6, note 9 e 10 a pag. 11 e nota 11 a pag. 12)**

La proposta della Commissione prevedeva originariamente di estendere l'applicazione della convenzione di Atene al trasporto via mare effettuato all'interno di un singolo Stato membro e al trasporto internazionale e nazionale effettuato per vie navigabili interne. Le delegazioni approvano l'esclusione delle vie navigabili interne dal campo di applicazione del regolamento, mentre la Commissione è contraria e solo EL ha formulato una riserva d'esame. Per quanto riguarda il trasporto interno, la Commissione ha emesso una riserva sul fatto di limitare il trasporto via mare effettuato all'interno di un singolo Stato membro alle sole navi appartenenti alla classe A conformemente alla direttiva 98/18/CE.

#### **Competenza giurisdizionale (nota 6 a pag. 8)**

Durante la riunione del Coreper del 21 novembre DE ha presentato una proposta, poi lievemente adattata dal Servizio giuridico del Consiglio, che le ha consentito di sciogliere varie riserve. In quest'ottica è stato aggiunto al regolamento il considerando 3 sexies al fine di chiarire la relazione tra le norme in materia di competenza della convenzione di Atene e quelle di Bruxelles I (regolamento (CE) n. 44/2001 del Consiglio). UK ha formulato una riserva d'esame sul testo e COM una riserva.

### **Riferimento all'articolo 7, paragrafo 2 della convenzione di Atene (nota 12 a pag. 13)**

Nella proposta della Commissione, l'articolo 4, paragrafo 1 del regolamento stipulava che l'articolo 7, paragrafo 2 della convenzione di Atene non fosse applicabile. Tale articolo della convenzione autorizza gli Stati membri ad applicare limiti maggiori di quelli previsti dalla convenzione stessa. La Commissione suggeriva che gli Stati membri non potessero avvalersi di questa disposizione della convenzione di Atene. Tutti gli Stati membri, tranne IT, sono favorevoli alla soppressione dell'articolo 4, paragrafo 1 del regolamento.

### **Limitazione globale della responsabilità (nota 13 a pag. 14)**

Il testo attuale (articolo 4 bis), che rispecchia le discussioni del Gruppo e del Coreper, stipula che il regolamento non modifica le disposizioni della legislazione nazionale che attua la convenzione internazionale sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi quale modificata nel 1996. Considerata l'esistenza di varie convenzioni internazionali sulla limitazione della responsabilità e tenuto conto del fatto che non tutti gli Stati membri hanno ratificato le medesime convenzioni, gli Stati membri si trovano attualmente in situazioni giuridiche diverse su tale questione. Pertanto, la Commissione suggerisce di aggiungere al testo che gli Stati membri sono vincolati dalla convenzione del 1996 sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi al più tardi entro l'entrata in vigore del regolamento, al fine di creare condizioni uguali per tutti.

Inoltre, gli Stati membri si avvalgono della facoltà, prevista all'articolo 15, paragrafo 3 bis della convenzione sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi, di disciplinare mediante le specifiche disposizioni del presente regolamento il sistema di limitazione della responsabilità da applicare ai passeggeri. Gli Stati membri sono contrari a questa proposta.

### **Misura transitoria (nota 15 a pag. 17)**

Conformemente alle discussioni del Gruppo e del Coreper, le delegazioni hanno raggiunto un accordo sul fatto che gli Stati membri possano scegliere di rimandare l'applicazione del regolamento fino a quattro anni dopo la sua data di messa in applicazione. La Commissione ha formulato una riserva su questa disposizione transitoria.

## **Altre questioni**

10. Oltre ai punti summenzionati, altre questioni menzionate nelle note in calce dell'allegato potrebbero richiedere un ulteriore esame da parte del Consiglio.

## **Conclusioni**

11. Tenuto conto di quanto precede, si invita il Consiglio:
  - a risolvere le questioni in sospeso e a verificare se il testo del progetto di accordo politico riportato nell'allegato, se necessario modificato, sia accettabile per tutti gli Stati membri;
  - ad adottare un accordo politico sul suddetto testo in vista della successiva definizione di una posizione comune da trasmettere al Parlamento europeo.

---

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO  
relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare  
in caso di incidente  
(Testo rilevante ai fini del SEE)**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo <sup>1</sup> 80, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione<sup>2</sup>,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>3</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni<sup>4</sup>,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato<sup>5</sup>,

considerando quanto segue:

---

<sup>1</sup> COM ha espresso una riserva sulla soppressione del riferimento all'articolo 71, paragrafo 1 del TCE.

<sup>2</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>3</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>4</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>5</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

- (1) Nell'ambito della politica comune dei trasporti è necessario adottare ulteriori provvedimenti per migliorare la sicurezza del trasporto via mare. Tali provvedimenti comprendono disposizioni in materia di responsabilità per i danni causati ai passeggeri, perché è importante garantire un adeguato risarcimento ai passeggeri coinvolti in incidenti durante il trasporto via mare.
- (2) Il protocollo del 2002 alla convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio è stato adottato il 1° novembre 2002 sotto gli auspici dell'Organizzazione marittima internazionale. La Comunità e i suoi Stati membri si trovano in fase di decisione in merito all'adesione o alla ratifica di detto protocollo.
- (3) La convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio, quale modificata dal protocollo del 2002 (in prosieguo "la Convenzione di Atene") si applica unicamente al trasporto internazionale. Nel mercato interno marittimo è stata eliminata la distinzione tra trasporto nazionale e trasporto internazionale e all'interno della Comunità è pertanto opportuno disporre dello stesso livello e tipo di responsabilità sia nel caso del trasporto internazionale che del trasporto nazionale.
- (3 bis) Nell'ottobre 2006 il Comitato giuridico dell'IMO ha adottato una riserva e orientamenti per l'applicazione della convenzione di Atene (in appresso "orientamenti dell'IMO") che riguardano alcune questioni relative alla convenzione di Atene, in particolare il risarcimento dei danni connessi al terrorismo e, in quanto tali, possono essere considerati *lex specialis*.
- (3 ter) Ai fini del presente regolamento, le disposizioni della convenzione di Atene e gli orientamenti dell'IMO non menzionati nell'articolo 3, paragrafo 1 non sono applicabili.

- (3 quater) Il presente regolamento integra e rende vincolanti alcune parti degli orientamenti dell'IMO. A tal fine, le disposizioni dei suddetti orientamenti in cui figura il verbo "dovrebbe" vanno intese come aventi carattere vincolante.
- (3 quinquies) Le disposizioni della convenzione di Atene (allegato I) e degli orientamenti dell'IMO (allegato II) vanno intese, *mutatis mutandis*, nel contesto della normativa comunitaria.
- (3 sexies) Le materie disciplinate dagli articoli 17 e 17 bis della convenzione di Atene rientrano nella competenza esclusiva della Comunità europea, nella misura in cui tali articoli hanno un'incidenza sulle norme fissate dal regolamento (CE) n. 44/2001. In tale quadro, queste due disposizioni formeranno parte dell'ordinamento giuridico comunitario all'atto dell'adesione della Comunità europea alla convenzione.<sup>6</sup>
- (3 septies) Ai fini del presente regolamento i termini "o è immatricolata in tale Stato" figuranti nell'articolo 2, lettera a) vanno interpretati nel senso che lo Stato di bandiera nel contesto dell'immatricolazione di navi date in locazione a scafo nudo dev'essere uno Stato membro dell'UE o una parte contraente della convenzione di Atene. Gli Stati membri e la Commissione dovrebbero prendere le necessarie iniziative per invitare l'IMO a sviluppare orientamenti sul principio dell'immatricolazione di navi date in locazione a scafo nudo.
- (3 octies) Ai fini del presente regolamento non dovrebbero essere considerati "ausili alla mobilità" i bagagli o i veicoli ai sensi dell'articolo 8 della convenzione di Atene.

---

<sup>6</sup> Riserva di esame di UK. Riserva di COM.



- (4) Occorre imporre ai vettori l'obbligo di effettuare anticipi di pagamento in caso di morte o lesioni personali dei passeggeri, senza che un anticipo di pagamento costituisca un riconoscimento di responsabilità.
- (5) Al più tardi alla partenza è necessario fornire ai passeggeri adeguate informazioni sui nuovi diritti conferiti dal presente regolamento.
- (6) Ogni emendamento della convenzione sarà integrato nella legislazione comunitaria. In particolare, è opportuno conferire alla Commissione la competenza di modificare il presente regolamento al fine di applicare modifiche successive delle convenzioni, dei protocolli, dei codici e delle risoluzioni internazionali ad esso attinenti. Tali misure, essendo di portata generale e intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento e ad integrarlo con l'aggiunta di nuovi elementi non essenziali, dovrebbero essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE<sup>7</sup>.
- (6 bis) Al fine di adempiere gli obblighi che incombono loro ai sensi del presente regolamento, gli Stati membri possono prendere in considerazione la ratifica della convenzione internazionale sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi, del 1976, quale modificata dal protocollo del 1996, ed avvalersi dell'opzione prevista all'articolo 15, paragrafo 3 bis della suddetta convenzione al fine di disciplinare mediante specifiche disposizioni del presente regolamento il sistema di limitazione della responsabilità da applicare ai passeggeri.
- (7) L'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA), istituita dal regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>8</sup>, deve coadiuvare la Commissione nella preparazione e nella stesura della relazione sul funzionamento delle nuove norme.

---

<sup>7</sup> GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23. Decisione modificata dalla decisione 2006/512/CE (GU L 200 del 22.7.2006, pag. 11).

<sup>8</sup> GU L 208 del 5.8.2002, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 724/2004 (GU L 129 del 29.4.2004, pag. 1).

- (8) Poiché gli obiettivi dell'azione da intraprendere, e più specificamente la creazione di un'unica serie di norme che disciplinino i diritti dei vettori e dei loro passeggeri in caso di incidente, non possono essere realizzati adeguatamente dagli Stati membri e possono pertanto essere conseguiti con maggiore efficacia a livello comunitario, vista la necessità di garantire gli stessi limiti di responsabilità in tutti gli Stati membri, la Comunità può adottare provvedimenti conformemente al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato. In base al principio di proporzionalità istituito dallo stesso articolo, il presente regolamento non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento dei suddetti obiettivi,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

## Articolo 1

### Oggetto

Il presente regolamento istituisce il regime comunitario in materia di responsabilità e di copertura assicurativa, per il trasporto di passeggeri via mare<sup>9</sup>, quale definito nelle pertinenti disposizioni:

- a) della convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio, quale modificata dal protocollo del 2002 (in prosieguo "la Convenzione di Atene") figurante nell'allegato I, e
- b) della riserva e degli orientamenti dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) per l'attuazione della Convenzione di Atene adottati dal comitato giuridico dell'IMO il 19 ottobre 2006, in prosieguo "gli orientamenti IMO", figuranti nell'allegato II.

Inoltre, il presente regolamento estende il campo di applicazione di tali disposizioni al trasporto via mare effettuato all'interno di un singolo Stato membro a bordo di navi rientranti nella classe A ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 98/18/CE<sup>10</sup> e stabilisce taluni requisiti supplementari.

---

<sup>9</sup> Riserva di COM sull'esclusione delle vie navigabili interne dal campo di applicazione.  
Riserva d'esame di EL.

<sup>10</sup> Riserva di COM sulla limitazione al trasporto interno.

## Articolo 2

### **Campo di applicazione**

Il presente regolamento si applica a qualsiasi trasporto internazionale ai sensi dell'articolo 1 della convenzione di Atene e al trasporto via mare effettuato all'interno di un singolo Stato membro a bordi di navi appartenenti alla classe A conformemente all'articolo 4 della direttiva 98/18/CE, se:

- a) la nave batte bandiera di uno Stato membro o è registrata in tale Stato membro; o
- b) il contratto di trasporto è stato stipulato in uno Stato membro, o
- c) il luogo di partenza o di destinazione, in base al contratto di trasporto, è situato in uno Stato membro.

Gli Stati membri possono applicare le disposizioni del presente regolamento a tutti i viaggi d'alto mare interni.<sup>11</sup>

---

<sup>11</sup> Riserva di COM.

### Articolo 3

#### **Responsabilità ed assicurazione**

1. Il regime di responsabilità nei confronti dei passeggeri, del loro bagaglio e dei loro veicoli e le norme in materia di assicurazione finanziaria sono disciplinate dalle disposizioni del presente regolamento e dagli articoli 1 e 1 bis, dall'articolo 2, paragrafo 2, dagli articoli da 3 a 16, e dagli articoli 18, 20 e 21 della convenzione di Atene figurante nell'allegato I e dagli orientamenti IMO riportati nell'allegato II.
2. Le parti degli orientamenti dell'IMO riportate nell'allegato II sono considerate di carattere vincolante.

### Articolo 4

#### **Risarcimento per ausili alla mobilità o altre apparecchiature specifiche**

[...] <sup>12</sup>

In caso di perdita o di danni ad ausili alla mobilità o ad altre apparecchiature specifiche utilizzate da un passeggero a mobilità ridotta, la responsabilità del vettore è disciplinata dall'articolo 3, paragrafo 3 della convenzione di Atene. Il risarcimento corrisponde al valore di sostituzione dell'apparecchiatura in questione o, se del caso, ai costi di riparazione.

---

<sup>12</sup> COM, sostenuta da IT, ha formulato una riserva sulla soppressione del comma che fa riferimento all'articolo 7, paragrafo 2 della convenzione di Atene e suggerisce di ripristinare il testo della proposta originaria.

### **Limitazione globale della responsabilità**

Il presente regolamento non modifica i diritti o gli obblighi del vettore o del vettore di fatto nell'ambito della legislazione nazionale di attuazione della convenzione internazionale sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi, del 1976, modificata dal protocollo del 1996, comprese le eventuali modifiche future.

<sup>13</sup>

Riguardo a richieste di risarcimento per morte o lesioni personali di un passeggero causate da uno dei rischi di cui al punto 2.2 degli orientamenti IMO, il vettore e il vettore di fatto possono limitare la propria responsabilità conformemente alle disposizioni di cui al primo comma, a condizione che il limite di responsabilità calcolato in base a tali disposizioni non superi, per ogni singolo evento, 340 milioni di DSP per incidente o 250,00 DSP per passeggero, prendendo in considerazione l'importo meno elevato.

---

<sup>13</sup> Riserva di COM che suggerisce di aggiungere il testo seguente: "Gli Stati membri sono vincolati dalla suddetta convenzione al più tardi entro la data di cui all'articolo 8. Gli Stati membri si avvalgono della possibilità prevista all'articolo 15, paragrafo 3 bis della suddetta convenzione al fine di disciplinare mediante specifiche disposizioni del presente regolamento il sistema di limitazione della responsabilità da applicare ai passeggeri."

## Articolo 5

### **Anticipo di pagamento**

Quando la morte o le lesioni personali di un passeggero sono state causate da un sinistro marittimo all'interno del territorio di uno Stato membro o sono avvenute a bordo di una nave battente bandiera di uno Stato membro o, se del caso, immatricolata in uno Stato membro, il vettore che ha effettivamente realizzato il trasporto durante il quale il sinistro marittimo è avvenuto effettua un anticipo di pagamento sufficiente a coprire le necessità economiche immediate, proporzionalmente al danno subito, entro 15 giorni dall'identificazione della persona che ha diritto al risarcimento. In caso di morte tale anticipo non può essere inferiore a 21 000 EUR.

La presente disposizione si applica anche allorché il vettore è stabilito all'interno della Comunità.

Un pagamento anticipato non costituisce riconoscimento di responsabilità e può essere detratto da qualsiasi ulteriore importo dovuto sulla base del presente regolamento ma non è rimborsabile, salvo nei casi di cui all'articolo 3, paragrafo 1 o all'articolo 6 della convenzione di Atene, o all'appendice A degli orientamenti dell'IMO, o quando il beneficiario dell'anticipo di pagamento non è la persona avente diritto al risarcimento.

## *Articolo 6*

### **Informazione ai passeggeri**

Il vettore e/o il vettore di fatto provvedono affinché, al più tardi alla partenza, i passeggeri dispongano di informazioni appropriate e comprensibili sui loro diritti a norma del presente regolamento. Nella misura in cui l'obbligo di informazione a norma del presente articolo sia stato soddisfatto dal vettore o dal vettore di fatto, l'altro non è tenuto a fornire le informazioni. Tali informazioni sono fornite nel formato più opportuno.

Per assolvere tale requisito di informazione il vettore e il vettore di fatto possono utilizzare una sintesi delle disposizioni contenute nel presente regolamento preparata dalla Commissione e resa pubblica.

## *Articolo 7*

### **Relazione**

Entro tre anni dalla data di applicazione del presente regolamento la Commissione prepara una relazione sulla sua applicazione che tiene conto anche degli sviluppi economici e dei progressi realizzati nelle sedi internazionali.

## *Articolo 7 bis*

### **Procedura**

Le misure volte a modificare elementi non essenziali del presente regolamento concernenti l'introduzione di modifiche ai 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 di Atene per tener conto delle decisioni adottate ai sensi dell'articolo 23 della convenzione di Atene e dei corrispondenti aggiornamenti dell'allegato I, sono adottate conformemente alla procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 7 ter, paragrafo 2.



Le misure volte a modificare elementi non essenziali del presente regolamento concernenti l'introduzione di modifiche agli orientamenti dell'IMO figuranti nell'allegato II, sono adottate conformemente alla procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 7 ter, paragrafo 2.

#### **Articolo 7 ter**

##### **Comitato**

1. La Commissione è assistita dal comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (COSS) istituito dall'articolo 3 del regolamento (CE) n. 2099/2002.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 bis, paragrafi da 1 a 4 e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE<sup>14</sup>, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della medesima.

#### **Articolo 7 quater**

##### **Disposizione transitoria**

In relazione al trasporto marittimo all'interno di un singolo Stato membro a bordo di navi appartenenti alla classe A ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 98/18/CE, gli Stati membri possono decidere di differire l'applicazione del regolamento fino a quattro anni dopo la sua data di applicazione<sup>15</sup>.

---

<sup>14</sup> Modificata dalla decisione 2006/512/CE.

<sup>15</sup> Riserva di COM.

Articolo 8

**Entrata in vigore**

Il presente regolamento entra in vigore il [...] giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Si applica a decorrere dalla data di entrata in vigore della convenzione di Atene per la Comunità.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, addì [...]

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

[...]

*Per il Consiglio*

*Il Presidente*

[...]

**DISPOSIZIONI DELLA CONVENZIONE DI ATENE DEL 2002 RELATIVA AL  
TRASPORTO VIA MARE DEI PASSEGGERI E DEL LORO BAGAGLIO PERTINENTI  
PER L'APPLICAZIONE DEL PRESENTE REGOLAMENTO**

(Testo consolidato della Convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio e del Protocollo del 2002 alla convenzione)

**Articolo 1**

**Definizioni**

Le espressioni utilizzate nella presente convenzione hanno il significato di seguito indicato:

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;
2. "contratto di trasporto", il contratto concluso da un vettore o per conto di un vettore per il trasporto via mare di un passeggero o, a seconda dei casi, di un passeggero e dei suoi bagagli;
3. "nave", unicamente le navi marittime, ad esclusione dei veicoli a cuscino d'aria (hovercraft);

4. "passeggero", qualsiasi persona trasportata su una nave,
  - a) in virtù di un contratto di trasporto, o
  - b) che, con il consenso del vettore, accompagna un veicolo o animali vivi oggetto di un contratto di trasporto di merci non disciplinato dalla presente convenzione;
5. "bagagli", qualsiasi oggetto o veicolo trasportato dal vettore in virtù di un contratto di trasporto, eccettuati:
  - a) gli oggetti e i veicoli trasportati in virtù di un contratto di noleggio, di una polizza di carico o di un contratto riguardante a titolo principale il trasporto di merci, e
  - b) gli animali vivi;
6. "bagaglio a mano", i bagagli che il passeggero ha nella propria cabina o di cui ha il possesso, la custodia o il controllo. Salvo che ai fini dell'applicazione del paragrafo 8 del presente articolo e dell'articolo 8, il bagaglio a mano comprende i bagagli che il passeggero trasporta dentro o sopra il proprio veicolo;
7. l'espressione "perdita o danni ai bagagli" comprende anche il danno economico derivante dalla mancata restituzione dei bagagli al passeggero entro un termine ragionevole dal momento dell'arrivo della nave sulla quale essi sono stati trasportati o avrebbero dovuto esserlo, ma non comprende i ritardi dovuti a vertenze di lavoro;

8. il "trasporto" comprende i seguenti periodi:
- a) per quanto concerne il passeggero e/o il suo bagaglio a mano, il periodo nel quale essi si trovano a bordo della nave o durante l'imbarco o lo sbarco, e il periodo nel quale essi sono trasportati per via d'acqua dalla banchina alla nave o viceversa, se il costo di tale trasporto è compreso nel prezzo del biglietto o se l'imbarcazione adibita a tale trasporto accessorio è stata messa a disposizione del passeggero dal vettore. Tuttavia, con riferimento al passeggero, il trasporto non comprende il periodo nel quale egli si trova in una stazione o terminal marittimo o su una banchina o altra infrastruttura portuale;
  - b) per quanto concerne il bagaglio a mano, anche il periodo nel quale il passeggero si trova in una stazione o terminal marittimo o su una banchina o altra infrastruttura portuale, qualora il bagaglio sia stato preso in consegna dal vettore o dai suoi dipendenti o incaricati e non sia ancora stato restituito al passeggero;
  - c) per quanto concerne i bagagli diversi dal bagaglio a mano, il periodo di tempo compreso tra il momento in cui essi sono presi in consegna dal vettore o dai suoi dipendenti o incaricati, a terra o a bordo, e il momento della loro riconsegna;
9. "trasporto internazionale", qualsiasi trasporto in cui il luogo di partenza e quello di destinazione sono, secondo il contratto di trasporto, situati in due Stati differenti o in un solo Stato se, secondo il contratto di trasporto o l'itinerario previsto, esiste un porto di scalo intermedio in un altro Stato;
10. "Organizzazione", l'Organizzazione marittima internazionale;
11. "Segretario generale", il Segretario generale dell'Organizzazione.

## **Articolo 1 bis**

### **Allegato**

L'allegato costituisce parte integrante della presente convenzione.

## **Articolo 2**

### **Campo di applicazione**

- 
2. In deroga al paragrafo 1, la presente convenzione non si applica se il trasporto è soggetto a un regime di responsabilità civile nel quadro di qualsiasi altra convenzione internazionale sul trasporto di passeggeri o bagagli mediante altri modi di trasporto, nella misura in cui tali disposizioni siano obbligatoriamente applicabili al trasporto marittimo.

### 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 a chi promuove l'azione risarcitoria.
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. Chi promuove l'azione risarcitoria 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 4**

##### **Vettore di fatto**

1. Anche nel caso in cui il trasporto sia stato affidato in tutto o in parte a un vettore di fatto, il vettore rimane nondimeno responsabile ai sensi della presente convenzione per l'intero trasporto. Inoltre, il vettore di fatto esercita i diritti ed è soggetto agli obblighi previsti dalla presente convenzione per la parte del trasporto da esso effettuata.
2. In relazione al trasporto eseguito dal vettore di fatto, il vettore è responsabile degli atti e delle omissioni compiuti da quest'ultimo e dai suoi dipendenti e incaricati nell'esercizio delle loro funzioni.
3. Ogni accordo speciale in virtù del quale il vettore assuma obblighi non contemplati dalla presente convenzione o rinunci a diritti ivi previsti ha effetto nei confronti del vettore di fatto solo previo consenso espresso per iscritto.

4. Se e nella misura in cui la responsabilità sia imputabile sia al vettore che al vettore di fatto, la loro responsabilità è solidale.
5. Il presente articolo lascia impregiudicato il diritto di regresso fra il vettore e il vettore di fatto.

#### **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, e qualora si applichi la presente convenzione, 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 sono trascorsi tre mesi dalla data della trasmissione della 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 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.
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 5**

#### **Oggetti di valore**

Il vettore non è responsabile in caso di perdita o danni riguardanti denaro contante, titoli negoziabili, oro, argento, gioielli, preziosi, opere d'arte o altri oggetti di valore, salvo che tali oggetti siano stati depositati presso il vettore e che questi abbia convenuto di custodirli in luogo sicuro; in tal caso il vettore è responsabile fino a concorrenza del limite fissato nell'articolo 8, paragrafo 3, a meno che non sia stato convenuto un limite più elevato ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 1.

## **Articolo 6**

### **Concorso di colpa**

Il tribunale adito può, secondo le disposizioni di legge nazionale, esonerare in tutto o in parte dalle sue responsabilità il vettore che dimostri che la morte o le lesioni personali subite dal passeggero o la perdita o i danni ai suoi bagagli sono imputabili, direttamente o indirettamente, a colpa o a negligenza del passeggero stesso.

## **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 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 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 all'articolo 3, paragrafo 1, all'articolo 4 bis, paragrafo 1, all'articolo 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 10**

#### **Disposizioni supplementari relative ai limiti di responsabilità**

1. Il vettore e il passeggero possono convenire espressamente e per iscritto limiti di responsabilità più elevati di quelli previsti negli articoli 7 e 8.
2. Gli interessi e le spese giudiziarie non sono inclusi nei limiti di responsabilità previsti negli articoli 7 e 8.

### **Articolo 11**

#### **Esonero e limiti di responsabilità dei dipendenti del vettore**

Il dipendente o incaricato del vettore o del vettore di fatto nei cui confronti sia promossa un'azione di risarcimento per un danno contemplato dalla presente convenzione può, ove dimostri di aver agito nell'esercizio delle proprie funzioni, avvalersi delle stesse cause di esonero e degli stessi limiti di responsabilità invocabili dal vettore o dal vettore di fatto in virtù della presente convenzione.

## **Articolo 12**

### **Cumulo di azioni risarcitorie**

1. Qualora intervengano i limiti di responsabilità previsti negli articoli 7 e 8, tali limiti si applicano al risarcimento complessivo esigibile nel quadro di tutte le azioni promosse in caso di morte o lesioni personali di un passeggero o in caso di perdita o danni ai suoi bagagli.
2. In relazione al trasporto effettuato da un vettore di fatto, il risarcimento complessivo esigibile nei confronti del vettore e del vettore di fatto, nonché dei rispettivi dipendenti e incaricati che abbiano agito nell'esercizio delle proprie funzioni, non può superare l'importo più elevato tra quello dovuto dal vettore e quello dovuto dal vettore di fatto in virtù della presente convenzione; tuttavia nessuno dei soggetti indicati può essere chiamato a rispondere oltre il limite ad esso applicabile.
3. In tutti i casi in cui, in virtù dell'articolo 11 della presente convenzione, un dipendente o incaricato del vettore o del vettore di fatto può avvalersi dei limiti di responsabilità di cui agli articoli 7 e 8, il risarcimento complessivo dovuto dal vettore - o, a seconda dei casi, dal vettore di fatto - e dal suddetto dipendente o incaricato non può superare tali limiti.

## **Articolo 13**

### **Perdita del diritto di invocare i limiti di responsabilità**

1. Il vettore non può avvalersi dei limiti di responsabilità di cui agli articoli 7 e 8 e all'articolo 10, paragrafo 1, qualora sia fornita la prova che il danno risulta da un atto o un'omissione commessi dal vettore stesso con l'intenzione di provocare un danno o temerariamente e con la consapevolezza che ne sarebbe derivato probabilmente un danno.
2. Il dipendente o l'incaricato del vettore o del vettore di fatto non può avvalersi dei suddetti limiti qualora sia fornita la prova che il danno risulta da un atto o un'omissione commessi da tale dipendente o incaricato con l'intenzione di provocare un danno o temerariamente e con la consapevolezza che ne sarebbe derivato probabilmente un danno.

## **Articolo 14**

### **Fondamento dell'azione risarcitoria**

Qualsiasi azione per il risarcimento dei danni nei confronti del vettore o del vettore di fatto in caso di morte o di lesioni personali del passeggero o di perdita o danni ai bagagli può essere promossa solo in conformità della presente convenzione.

## **Articolo 15**

### **Denuncia di perdita o danni ai bagagli**

1. Il passeggero è tenuto a presentare una denuncia scritta al vettore o al suo incaricato:
  - a) in caso di danni visibili ai bagagli:
    - i) qualora si tratti del bagaglio a mano, prima di sbarcare o al momento dello sbarco;
    - ii) per tutti gli altri bagagli, prima o al momento della loro riconsegna;
  - b) in caso di danni non visibili o perdita dei bagagli, nel termine di quindici giorni dalla data dello sbarco o della riconsegna o dalla data in cui sarebbe dovuta avvenire la riconsegna.
2. Qualora il passeggero non si attenga alle disposizioni del presente articolo, si presume, salvo prova contraria, che egli abbia ricevuto i suoi bagagli in buono stato.
3. La denuncia scritta non è necessaria qualora i bagagli siano stati esaminati e ispezionati congiuntamente al momento della ricezione per accertarne le condizioni.

## Articolo 16

### **Prescrizione dell'azione risarcitoria**

1. L'azione per il risarcimento dei danni derivanti dalla morte o dalle lesioni personali subite da un passeggero o dalla perdita o dal danneggiamento dei bagagli si prescrive nel termine di due anni.
  
2. Il termine di prescrizione decorre:
  - a) in caso di lesioni personali, dalla data dello sbarco del passeggero;
  
  - b) in caso di morte intervenuta durante il trasporto, dalla data in cui il passeggero avrebbe dovuto essere sbarcato e, in caso di lesioni personali intervenute nel corso del trasporto e che hanno causato la morte del passeggero dopo il suo sbarco, dalla data della morte; tuttavia il termine non può essere superiore a tre anni dalla data dello sbarco;
  
  - c) in caso di perdita o danni ai bagagli, dalla data dello sbarco o, se posteriore, dalla data in cui lo sbarco avrebbe dovuto aver luogo.
  
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; o, se precedente

- b) tre anni dalla data in cui chi promuove l'azione risarcitoria ha avuto o avrebbe dovuto ragionevolmente avere conoscenza della lesione, della perdita o del danno causato dal sinistro, qualora tale data sia anteriore.
4. In deroga ai paragrafi 1, 2 e 3 del presente articolo, il termine di prescrizione può essere prorogato mediante dichiarazione del vettore o accordo tra le parti concluso successivamente all'evento dannoso su cui si fonda l'azione. La dichiarazione o l'accordo devono essere redatti per iscritto.

### **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 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 21**

### **Trasporti commerciali effettuati da enti pubblici**

La presente convenzione si applica ai trasporti commerciali effettuati dagli Stati o da enti pubblici in virtù di un contratto di trasporto quale definito nell'articolo 1.



## 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 della convenzione, nel testo riveduto dal presente protocollo, 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 il presente protocollo è stato aperto 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.

**ALLEGATO ALLA CONVENZIONE 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 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.

**ESTRATTO DALLA RISERVA E DAGLI ORIENTAMENTI PER L'ATTUAZIONE  
DELLA CONVENZIONE DI ATENE DEL 2002 ADOTTATI DAL COMITATO  
GIURIDICO DELL'ORGANIZZAZIONE MARITTIMA INTERNAZIONALE  
IL 19 OTTOBRE 2006**

**RISERVA E ORIENTAMENTI DELL' IMO  
PER L'ATTUAZIONE DELLA CONVENZIONE DI ATENE**

**Riserva**

1 La convenzione di Atene dovrebbe essere ratificata con la seguente riserva o con una dichiarazione volta allo stesso obiettivo:

"[1.1] *Riserva in relazione alla ratifica da parte del governo .... della convenzione di Atene del 2002 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio ("la convenzione")*

*Limitazione di responsabilità dei vettori, ecc.*

[1.2] Il governo .... si riserva il diritto e si impegna a limitare l'eventuale responsabilità ai sensi dell'articolo 3, paragrafi 1 o 2 della convenzione, in caso di morte o lesioni personali di un passeggero causate da uno dei rischi di cui al punto 2.2 degli orientamenti dell'IMO per l'attuazione della convenzione di Atene, all'importo inferiore tra i seguenti:

- 250 000 unità di conto per passeggero per ogni singolo evento;

o

- 340 milioni di unità di conto globalmente per nave per ogni singolo evento.

- [1.3] Inoltre, il governo ... si riserva il diritto e si impegna ad applicare, *mutatis mutandis*, a tali responsabilità i punti 2.1.1 e 2.2.2 degli orientamenti dell'IMO per l'attuazione della convenzione di Atene.
- [1.4] La responsabilità del vettore di fatto ai sensi dell'articolo 4 della convenzione, la responsabilità dei dipendenti e incaricati del vettore o del vettore di fatto ai sensi dell'articolo 11 della convenzione e il limite applicabile al risarcimento complessivo esigibile ai sensi dell'articolo 12 della convenzione sono limitati nello stesso modo.
- [1.5] La riserva e l'impegno di cui al punto 1.2 si applicano indipendentemente dal fondamento della responsabilità di cui all'articolo 3, paragrafi 1 o 2 e nonostante eventuali disposizioni contrarie nell'articolo 4 o 7 della convenzione; tale riserva e tale impegno, tuttavia, lasciano impregiudicati gli articoli 10 e 13.

*Assicurazione obbligatoria e limitazione della responsabilità degli assicuratori*

- [1.6] Il governo ... si riserva il diritto e si impegna a limitare l'obbligo di cui all'articolo 4 bis, paragrafo 1 di sottoscrivere un'assicurazione o altra garanzia finanziaria in caso di morte o lesioni personali di un passeggero causate da uno dei rischi di cui al punto 2.2 degli orientamenti dell'IMO per l'attuazione della convenzione di Atene, all'importo inferiore tra i seguenti:
- 250 000 unità di conto per passeggero per ogni singolo evento;
  - o
  - 340 milioni di unità di conto globalmente per nave per ogni singolo evento.

[1.7] Il governo ... si riserva il diritto e si impegna a limitare l'obbligo dell'assicuratore o del garante di cui all'articolo 4 bis, paragrafo 10, in caso di morte o lesioni personali di un passeggero causate da uno dei rischi di cui al punto 2.2 degli orientamenti dell'IMO per l'attuazione della convenzione di Atene, a un limite massimo dell'importo dell'assicurazione o altra garanzia finanziaria che il vettore è tenuto a sottoscrivere ai sensi del punto 1.6 della presente riserva.

[1.8] Il governo ... si riserva il diritto e si impegna ad applicare gli orientamenti dell'IMO per l'attuazione della convenzione di Atene, comprese le clausole di cui ai punti 2.1 e 2.2 dei medesimi orientamenti, in ogni assicurazione obbligatoria a norma della convenzione.

[1.9] Il governo ... si riserva il diritto e si impegna ad esentare l'assicuratore o il garante di cui all'articolo 4 bis, paragrafo 1 da qualsiasi responsabilità per la quale non ha assunto impegni.

#### *Certificazione*

[1.10] Il governo ... si riserva il diritto e si impegna a rilasciare certificati di assicurazione ai sensi dell'articolo 4 bis, paragrafo 2 della convenzione in modo da:

- rispecchiare le limitazioni di responsabilità e gli obblighi di copertura assicurativa di cui ai punti 1.2, 1.6, 1.7 e 1.9;
- introdurre altre limitazioni e altri obblighi ed esenzioni qualora consideri che le condizioni del mercato assicurativo al momento del rilascio del certificato lo richiedano.



[1.11] Il governo ... si riserva il diritto e si impegna ad accettare certificati di assicurazione rilasciati da altri Stati parti contraenti in base a una riserva analoga.

[1.12] Tutte queste limitazioni, questi obblighi ed esenzioni sono rispecchiati chiaramente nel certificato rilasciato o autenticato ai sensi dell'articolo 4 bis, paragrafo 2 della convenzione.

*Relazione tra la presente riserva e gli orientamenti dell'IMO per l'attuazione della convenzione di Atene*

[1.13] I diritti di cui alla presente riserva sono esercitati tenendo debitamente conto degli orientamenti dell'IMO per l'attuazione della convenzione di Atene, o di eventuali modifiche di tali orientamenti, allo scopo di garantire l'uniformità. Qualora il Comitato giuridico dell'Organizzazione marittima internazionale approvi una proposta di modifica degli orientamenti dell'IMO per l'attuazione della convenzione di Atene, compreso in materia di limiti, le modifiche si applicano a decorrere dalla data stabilita dal Comitato. Ciò non pregiudica le norme di diritto internazionale relative al diritto di uno Stato di ritirare o modificare la sua riserva."

## **Orientamenti**

2. Considerata la situazione attuale del mercato assicurativo gli Stati contraenti dovrebbero rilasciare certificati di assicurazione in base all'impegno da parte di un assicuratore per la copertura dei rischi di guerra, e di un altro assicuratore per la copertura dei rischi non connessi alla guerra. Ciascun assicuratore dovrebbe essere responsabile unicamente per la sua parte. Si dovrebbero applicare le seguenti norme (le clausole cui si fa riferimento figurano nell'appendice A):

2.1 Sia l'assicurazione contro i rischi di guerra, sia quella contro i rischi non connessi alla guerra possono essere soggette alle seguenti clausole:

2.1.1 *Clausola istituzionale di esclusione di contaminazione radioattiva, armi chimiche, biologiche, biochimiche ed elettromagnetiche* (clausola n. 370);

2.1.2 *Clausola istituzionale di esclusione di attacchi cibernetici* (Clausola n. 380);

- 2.1.3 Le eccezioni e le limitazioni per un fornitore di garanzie finanziarie obbligatorie a titolo della convenzione modificata dai presenti orientamenti, in particolare il limite di 250 000 unità di calcolo per passeggero per ogni singolo evento;
- 2.1.4 La disposizione secondo cui l'assicurazione copre unicamente le responsabilità derivanti dalla convenzione modificata dai presenti orientamenti; e
- 2.1.5 La disposizione secondo cui qualsiasi importo versato a titolo della convenzione è utilizzato per ridurre l'importo che il vettore e/o il suo assicuratore devono ancora versare ai sensi dell'articolo 4 bis della convenzione, anche se tale importo non è stato versato dall'assicuratore che copre i rischi guerra o dall'assicuratore che copre i rischi non connessi alla guerra, né è stato ad essi reclamato.

2.2 L'assicurazione contro i rischi guerra copre l'eventuale responsabilità relativa a danni subiti in seguito a morte o lesioni personali di passeggeri in seguito a:

- guerra, guerra civile, rivoluzione, ribellione, insurrezione o sommossa civile originata dai casi predetti, o qualsiasi atto ostile compiuto da potenza belligerante o contro di essa.
- cattura, confisca, arresto, sequestro o detenzione, e relative conseguenze, o eventuali tentativi a tale scopo;
- mine, siluri, bombe o altri ordigni bellici abbandonati;
- atti compiuti da terroristi o da persone che agiscono con intenti ostili o per motivi politici, nonché iniziative intraprese per prevenire o combattere tali rischi;
- confisca ed espropriazione;

e può essere soggetta alle seguenti esenzioni, limitazioni e requisiti:

### 2.2.1 *Clausola di cessazione automatica e di esclusione del rischio guerra*

2.2.2 Qualora il cumulo delle richieste di risarcimento dei singoli passeggeri sia superiore all'importo di 340 milioni di unità di conto per nave per ogni singolo evento, il vettore può invocare la limitazione della sua responsabilità a un importo di 340 milioni di unità di conto, sempre a condizione che:

- l'importo in questione sia ripartito tra gli attori proporzionalmente alle loro richieste di risarcimento;
- tale importo sia ripartito in una o più parti tra gli attori conosciuti al momento della ripartizione stessa; e
- la ripartizione dell'importo sia effettuata dall'assicuratore, o dal giudice o altra autorità competente adita dall'assicuratore nello Stato contraente in cui sono stati avviati i procedimenti relativi alle richieste di risarcimento presuntamente coperte dall'assicurazione.

2.2.3 clausola del preavviso di 30 giorni nei casi non contemplati dal punto 2.2.1.

2.3 L'assicurazione non connessa al rischio guerra dovrebbe coprire tutti i rischi soggetti ad assicurazione obbligatoria diversi da quelli di cui al punto 2.2, a prescindere dal fatto che essi siano o non siano soggetti ad esenzioni, limitazioni o requisiti ai sensi dei punti 2.1 e 2.2.

3. Modelli di attestati di assicurazione ("Blue Card") e di un certificato di assicurazione che riflettono tali orientamenti figurano nell'appendice B.

## APPENDICE A

### CLAUSOLE DI CUI AGLI ORIENTAMENTI 2.1.1, 2.1.2 E 2.2.1

**Clausola istituzionale di esclusione di contaminazione radioattiva, armi chimiche, biologiche, biochimiche ed elettromagnetiche** (clausola n. 370, 10/11/2003);

**Tale clausola è preminente e prevale su qualsiasi altro elemento della presente polizza che sia in contrasto con essa.**

1. La presente polizza non copre in alcun caso le perdite, i danni, la responsabilità civile o le spese direttamente o indirettamente causati, indotti o derivanti da:
  - 1.1 radiazioni ionizzanti o contaminazione per radioattività provenienti da combustibili nucleari o da scorie nucleari o dall'utilizzazione di combustibili nucleari;
  - 1.2 elementi radioattivi, tossici, esplosivi o comunque pericolosi o contaminanti di impianti o impianti nucleari, reattori nucleari o altri elementi o componenti nucleari degli stessi;
  - 1.3 armi o apparecchiature che utilizzano la fissione e/o fusione atomica o nucleare o simile reazione ovvero forza o materia radioattiva;
  - 1.4 proprietà radioattive, tossiche, esplosive, o comunque pericolose o contaminanti di qualsiasi materiale radioattivo. L'esclusione in questa clausola non riguarda gli isotopi radioattivi diversi dal combustibile nucleare quando tali isotopi sono preparati, trasportati, immagazzinati o utilizzati per scopi commerciali, agricoli, medici, scientifici o altre finalità pacifiche analoghe.
  - 1.5 armi chimiche, biologiche, biochimiche o elettromagnetiche.

**Clausola istituzionale di esclusione di attacchi cibernetici** (Clausola n. 380, 10/11/2003)

1. Fatta salva unicamente la clausola 10.2 in appresso, la presente polizza non copre in alcun caso le perdite, i danni, la responsabilità civile o le spese direttamente o indirettamente causati, indotti o derivanti dall'uso o funzionamento, al fine di causare danni a computer, sistemi informatici, programmi informatici, codici maligni, virus o processi informatici o qualsiasi altro sistema elettronico.
2. Se questa clausola è contemplata in polizze che coprono i rischi di guerra, guerra civile, rivoluzione, ribellione, insurrezione o sommossa civile originata dai casi predetti, o qualsiasi atto ostile compiuto da potenza belligerante o contro di essa o terrorismo o qualsiasi persona che agisce per motivi politici, la clausola 10.1 non è applicata per escludere perdite (che sarebbero altrimenti coperte) derivanti dall'utilizzo di computer, sistemi informatici o programmi informatici o qualsiasi altro dispositivo elettronico impiegato nel lancio e/o nel sistema di orientamento e/o nel meccanismo di fuoco di armi o missili.

**Clausola di cessazione automatica e di esclusione del rischio guerra**

1.1 Cessazione automatica della garanzia

Che il preavviso di annullazione sia stato notificato o no, la garanzia qui di seguito riportata CESSA AUTOMATICAMENTE:

1.1.1 allo scoppio di una guerra (che vi sia stata o no una dichiarazione di guerra ) tra uno dei seguenti paesi: Regno Unito, Stati Uniti d'America, Francia, Federazione russa, Repubblica popolare cinese;

1.1.2 nei confronti di una nave coperta dalla garanzia qui di seguito riportata, in caso di requisizione della nave sia per titolo che per uso.

## 1.2 Guerra tra le cinque potenze

La presente assicurazione esclude

### 1.2.1 perdite, danni, passività o spese derivanti:

dallo scoppio di una guerra (che vi sia stata o no una dichiarazione di guerra) tra uno dei seguenti paesi: Regno Unito, Stati Uniti d'America, Francia, Federazione russa, Repubblica popolare cinese;

### 1.2.2 dalla requisizione per titolo o per uso.

## APPENDICE B

### I. Esempi di attestati di assicurazione ("Blue Card") di cui all'orientamento 3

#### *Blue Card rilasciata dall'assicuratore che copre i rischi guerra*

**Certificato fornito come prova di assicurazione conformemente all'articolo 4 bis della convenzione di Atene del 2002 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio**

Nome della nave:

Numero IMO di identificazione della nave:

Porto di immatricolazione:

Nome ed indirizzo dell'armatore:

Si certifica che la nave di cui sopra, è coperta, fintanto che l'armatore summenzionato è proprietario della stessa, da una polizza assicurativa conforme alle disposizioni di cui all'articolo 4 bis della convenzione di Atene del 2002 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio, *fatte salve tutte le eccezioni e limitazioni previste dall'assicurazione obbligatoria rischi guerra ai sensi della convenzione e degli orientamenti di attuazione adottati dal Comitato giuridico dell'Organizzazione marittima internazionale nell'ottobre 2006, incluse segnatamente le seguenti clausole: [Si può inserire, nella misura ritenuta opportuna, il testo della convenzione, degli orientamenti e delle appendici]*

Periodo di assicurazione a decorrere dal 20 febbraio 2007  
fino al 20 febbraio 2008

Resta inteso che l'assicuratore può annullare il presente certificato con preavviso scritto di 30 giorni indirizzato all'autorità summenzionata, nel qual caso la responsabilità dell'assicuratore che firma qui di seguito cessa a decorrere dalla data di scadenza del preavviso summenzionato, ma solo per quanto riguarda i sinistri occorsi dopo tale data.

Data:

Certificato rilasciato da:

*War Risks, Inc*  
[Indirizzo]

.....  
Firma dell'assicuratore

In qualità di agente esclusivo per *War risks guerra Inc.*

\* \* \*

**Certificato fornito come prova di assicurazione conformemente all'articolo 4 bis della convenzione di Atene del 2002 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio**

Nome della nave:

Numero IMO di identificazione della nave:

Porto di immatricolazione:

Nome ed indirizzo dell'armatore:

Si certifica che la nave di cui sopra è coperta fintanto che l'armatore summenzionato è proprietario della stessa, da una polizza assicurativa conforme alle disposizioni di cui all'articolo 4 bis della convenzione di Atene del 2002 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio, *fatte salve tutte le eccezioni e limitazioni previste per gli assicuratori che non coprono i rischi guerra ai sensi della convenzione e degli orientamenti di attuazione adottati dal Comitato giuridico dell'Organizzazione marittima internazionale nell'ottobre 2006, incluse segnatamente le seguenti clausole: [Si può inserire, nella misura ritenuta opportuna, il testo della convenzione, degli orientamenti e delle appendici]*

Periodo di assicurazione a decorrere dal 20 febbraio 2007  
al 20 febbraio 2008

Resta inteso che l'assicuratore può annullare il presente certificato con preavviso scritto di tre mesi indirizzato all'autorità summenzionata, nel qual caso la responsabilità dell'assicuratore che firma qui di seguito cessa a decorrere dalla data di scadenza del preavviso summenzionato, ma solo per quanto riguarda i sinistri occorsi dopo tale data.

Data:

Certificato rilasciato da:

*PANDI P&I*

[Indirizzo]

.....  
Firma dell'assicuratore

In qualità di agente esclusivo per *PANDI P&I*

\* \* \*



## II. Modello di certificato di assicurazione di cui all'orientamento 3

### 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)

La copertura assicurativa oggetto del presente certificato è suddivisa in una parte relativa all'assicurazione contro i rischi guerra ed una parte relativa all'assicurazione che non copre i rischi guerra, conformemente agli orientamenti di attuazione adottati dal Comitato giuridico dell'Organizzazione marittima internazionale nell'ottobre 2006. Ogni parte della copertura assicurativa è soggetta a tutte le eccezioni e limitazioni consentite ai sensi della convenzione e degli orientamenti di attuazione. Gli assicuratori non sono solidalmente responsabili. Gli assicuratori sono:

Per i rischi guerra: War Risks, Inc [indirizzo]

Per i rischi non connessi alla guerra: Pandi P&I, [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.