

Convenzione internazionale sulla stazzatura delle navi del 1969

Conclusa a Londra il 23 giugno 1969

Approvata dall'Assemblea federale il 30 novembre 1976¹

Ratificata con strumenti depositati dalla Svizzera il 21 giugno 1977

Entrata in vigore per la Svizzera il 18 luglio 1982

(Stato 21 marzo 2023)

I Governi contraenti,

Desiderosi di fissare principi e norme uniformi per la determinazione della stazza delle navi che effettuano viaggi internazionali;

Considerato che il miglior mezzo per raggiungere tale obiettivo è di stipulare una Convenzione;

hanno convenuto quanto segue:

Art. 1 Obbligo generale derivante dalla Convenzione

I Governi contraenti si impegnano ad applicare le disposizioni di cui alla presente Convenzione e di cui agli allegati che sono parte integrante della stessa. Ogni riferimento alla presente Convenzione costituisce riferimento anche agli allegati.

Art. 2 Definizioni

Ai fini della presente convenzione, salvo diversamente espresso:

- 1) per «norme» si intendono le norme che figurano in allegato alla presente convenzione;
- 2) per «amministrazione» si intende il Governo dello Stato di cui la nave batte bandiera;
- 3) per «viaggio internazionale» si intende un viaggio via mare tra un Paese nei confronti del quale la presente Convenzione si applica e un porto sito fuori da tale Paese, o inversamente. Al riguardo, ogni territorio i cui rapporti internazionali siano assicurati da uno dei Governi contraenti, o la cui amministrazione sia curata dall'Organizzazione delle Nazioni Unite, va considerato come Paese a se stante;
- 4) per «stazza lorda» si intendono le dimensioni, fuori tutto, di una nave, determinate in base alle disposizioni della presente Convenzione;
- 5) per «stazza netta» si intende la capienza utile di una nave, determinata in base alle disposizioni della presente Convenzione;

RU **1982** 1326; FF **1976** II 1153

¹ Art. 1 del DF del 30 nov. 1976 (RU **1978** 167).

- 6) per «nuova nave» si intende una nave la cui chiglia risulti montata, od i cui lavori di costruzione siano ad uno stadio di avanzamento equipollente, alla data o successivamente alla data di entrata in vigore della presente Convenzione;
- 7) per «esistente nave» si intende una nave non nuova;
- 8) per «lunghezza» si intende una lunghezza pari al 96 % della lunghezza complessiva al galleggiamento, ad una distanza dalla parte superiore della chiglia pari all'85 % del puntale minimo dello scafo, o pari alla distanza intercorrente fra la parte anteriore della prua e l'asse del timone al galleggiamento, là ove questo valore risulti superiore. Nelle navi costruite per navigare con chiglia inclinata, il galleggiamento in base al quale è calcolata la lunghezza deve corrispondere al galleggiamento a carico previsto;
- 9) per «Organizzazione» si intende l'Organizzazione intergovernativa di consultazione per la navigazione marittima.²

Art. 3 Campo d'applicazione

1) La presente Convenzione si applica alle seguenti navi effettuanti viaggi internazionali:

- a) navi immatricolate in Paesi il cui Governo figura tra i Governi contraenti;
- b) navi immatricolate in territori cui la presente Convenzione è estesa in virtù dell'art. 20;
- c) navi non immatricolate battenti bandiera di un Paese il cui Governo figura tra i Governi contraenti.

2) La presente convenzione si applica:

- a) alle nuove navi;
- b) alle esistenti navi che subiscano trasformazioni o modifiche ritenute dal l'amministrazione tali da alterare notevolmente la loro stazza lorda;
- c) alle esistenti navi, su richiesta del proprietario;
- d) a tutte le esistenti navi, allo scadere di dodici anni dall'entrata in vigore della Convenzione. Dette navi ad eccezione di quelle di cui ai capoversi b) e c) del presente paragrafo, continueranno tuttavia a mantenere la loro stazza primitiva ai fini dell'applicazione delle relative disposizioni di altre convenzioni internazionali operanti.

3) Per le esistenti navi, nei cui confronti la presente Convenzione trova applicazione in virtù delle disposizioni contemplate al capoverso c), paragrafo 2 del presente articolo, la stazza non potrà essere determinata in base alle disposizioni che l'amministrazione applicava alle navi effettuanti viaggi internazionali prima dell'entrata in vigore della presente Convenzione.

² Attualmente: «Organizzazione marittima internazionale».

Art. 4 Eccezioni

1) La presente Convenzione non si applica:

- a) a navi da guerra;
- b) a navi di lunghezza inferiore ai 24 metri (79 piedi).

2) Nessuna delle disposizioni della presente Convenzione si applica a navi esclusivamente adibite alla navigazione:

- a) sui Grandi Laghi dell'America del Nord e sul Saint-Laurent, ad ovest di una lossodromia tracciata fra il Cap des Rosiers e la punta occidentale dell'isola di Anticosti e prolungata, a nord dell'isola di Anticosti, dal 63° meridiano ovest;
- b) sul mar Caspio;
- c) sul Rio della Plata, sul Paraná e sull'Uruguay, ad ovest di una lossodromia tracciata fra la Punta Rasa (Cabo San Antonio), Argentina, e la Punta del Este, Uruguay.

Art. 5 Cause di forza maggiore

1) Alle navi che, in partenza per un qualsiasi viaggio, non risultino soggette alle disposizioni della presente Convenzione, non sarà fatto obbligo di ottemperativi in considerazione di una qualsiasi deviazione dalla rotta prevista, se la deviazione è da ascrivere a cattive condizioni atmosferiche o ad altra causa di forza maggiore.

2) Nell'applicazione delle disposizioni della presente Convenzione, i Governi contraenti dovranno tener conto di qualsiasi deviazione di rotta o ritardo subito da una nave in considerazione di cattive condizioni atmosferiche o di qualsiasi altra causa di forza maggiore.

Art. 6 Determinazione della stazza

La determinazione della stazza lorda e netta di una nave sarà compito dell'amministrazione, che potrà tuttavia demandare tale incombenza a persone o organismi da essa abilitati.

In ogni caso, l'amministrazione interessata si porterà interamente garante della stazza lorda e netta così determinata.

Art. 7 Rilascio del certificato

1) Un certificato internazionale di stazzatura (1969) sarà rilasciato alle navi cui la stazza lorda e netta sia stata determinata conformemente alle disposizioni della presente Convenzione.

2) Tale certificato sarà rilasciato dall'amministrazione, o da persona o organismo debitamente abilitato. In ogni caso, l'amministrazione si assumerà l'intera responsabilità di detto certificato.

Art. 8 Rilascio di un certificato da parte di un altro Governo

- 1) Un Governo contraente potrà, su richiesta di un altro Governo contraente, provvedere a determinare la stazza lorda e netta di una nave, e rilasciare o autorizzare il rilascio alla stessa di un certificato internazionale di stazzatura (1969), conformemente alle disposizioni della presente Convenzione.
- 2) Al Governo richiedente dovrà esser quanto prima rimessa copia del certificato e dei calcoli effettuati per la determinazione della stazza.
- 3) Il certificato così rilasciato comporterà una dichiarazione che ne attesti il rilascio su richiesta del Governo dello Stato di cui la nave batte o si accinge a battere bandiera; tale certificato avrà lo stesso valore di un certificato rilasciato in applicazione dell'art. 7, e sarà riconosciuto negli stessi termini.
- 4) Non potrà esser rilasciato alcun certificato internazionale di stazzatura (1969) ad una nave battente bandiera di uno Stato il cui Governo non figuri tra i Governi contraenti.

Art. 9 Forma del certificato

- 1) Il certificato sarà redatto nella o nelle lingue ufficiali dello Stato che lo rilascia. Qualora la lingua usata non sia né l'inglese, né il francese, il testo dovrà comprendere una traduzione in una di queste due lingue.
- 2) Tale certificato dovrà esser conforme al modello di cui all'allegato II.

Art. 10 Abrogazione del certificato

- 1) Fatte salve le eccezioni contemplate dalle Norme, il certificato internazionale di stazzatura (1969) sarà invalidato e abrogato dall'amministrazione, qualora la sistemazione, la costruzione, la capienza della nave, lo sfruttamento degli spazi, il numero complessivo dei passeggeri che è abilitata a trasportare secondo le indicazioni del certificato di portata (passeggeri), il bordo libero regolamentare o il pescaggio autorizzato abbiano subito modifiche tali da implicare un aumento della stazza lorda o netta.
- 2) Il certificato rilasciato ad una nave da un'amministrazione perderà la sua validità qualora la nave issi la bandiera di un altro Stato, fatte salve le disposizioni di cui al paragrafo 3 del presente articolo.
- 3) Qualora una nave issi la bandiera di un altro Stato il cui Governo figura tra i Governi contraenti, il suo certificato internazionale di stazzatura (1969) perderà validità fino a non oltre tre mesi, o fino alla data in cui la nuova amministrazione non rilascerà un altro certificato in sostituzione del primo, ove tale data sia a più breve scadenza. Il Governo dello Stato di cui precedentemente la nave batteva bandiera sarà tenuto ad inoltrare quanto prima all'amministrazione, a seguito dell'avvenuto cambiamento di nazionalità, copia del certificato di cui la nave era munita all'epoca del cambiamento, come pure copia dei calcoli delle rispettive stazze.

Art. 11 Riconoscimento del certificato

Il certificato rilasciato sotto la responsabilità di un Governo contraente, in conformità delle disposizioni della presente Convenzione, sarà riconosciuto dagli altri Governi contraenti e considerato altrettanto valido dei certificati da essi rilasciati, subordinatamente agli obiettivi della presente Convenzione.

Art. 12 Ispezione

1) Qualsiasi nave battente bandiera di uno Stato il cui Governo figura tra i Governi contraenti potrà esser oggetto di ispezione nei porti dipendenti da altri Governi contraenti da parte di ufficiali a ciò abilitati dai Governi suddetti. Tale ispezione dovrà unicamente tendere a verificare:

- a) che la nave sia munita di un regolare certificato internazionale di stazzatura (1969) ancor valido;
- b) che le principali caratteristiche della nave corrispondano ai dati indicati sul certificato.

2) Tale ispezione non dovrà in alcun modo causare ritardi alla nave.

3) Ove l'ispezione riveli che le principali caratteristiche della nave contrastano con i dati indicati sul certificato internazionale di stazzatura (1969), tanto da implicare un aumento della stazza lorda o netta, il Governo dello Stato di cui la nave batte bandiera dovrà esserne immediatamente informato.

Art. 13 Benefici derivanti dalla Convenzione

I benefici derivanti dalla presente Convenzione non potranno esser invocati da una nave che non sia titolare di un certificato ancor valido, rilasciato in applicazione della presente Convenzione.

Art. 14 Trattati, Convenzioni e accordi anteriori

1) Qualsiasi altro trattato, convenzione o accordo vigente in materia di stazzatura tra i vari Governi, parti contraenti della presente Convenzione, manterrà immutata la sua validità per la durata ad esso conferita nei riguardi di:

- a) navi cui la presente Convenzione non si applica;
- b) navi cui la presente Convenzione si applica, subordinatamente ai punti da questa non espressamente regolati.

2) Tuttavia, nella misura in cui tale trattato, convenzione o accordo sarà in conflitto con le disposizioni della presente Convenzione, le disposizioni di quest'ultima prevorranno.

Art. 15 Comunicazione di dati

I Governi contraenti si impegnano a trasmettere all'Organizzazione e a depositare presso di essa:

- a) un numero sufficiente di copie dei certificati da essi rilasciati in applicazione della presente Convenzione, affinché siano trasmesse agli altri Governi contraenti;
- b) il testo di leggi, ordinanze, decreti, regolamenti ed altri strumenti entrati in vigore e concernenti problemi attinenti al campo di applicazione della presente Convenzione;
- c) l'elenco degli organismi non governativi abilitati ad agire in loro nome in materia di stazzatura, affinché ne sia data comunicazione agli altri Governi contraenti.

Art. 16 Firma, ratifica e adesione

1) La presente Convenzione resterà aperta alla firma per sei mesi a partire dal 23 giugno 1969, e resterà in seguito aperta alle adesioni. I Governi dei Paesi aderenti all'Organizzazione delle Nazioni Unite, ad una delle sue istituzioni specializzate, o all'Agenzia internazionale per l'energia atomica, o firmatari dello statuto della Corte internazionale di giustizia³, potranno divenire parti contraenti della presente Convenzione attraverso:

- a) firma senza riserva di ratifica;
- b) firma con riserva di ratifica, seguita da ratifica; ovvero
- c) adesione.

2) La ratifica o l'adesione avrà luogo attraverso il deposito di uno strumento di ratifica o di adesione presso l'Organizzazione, la quale sarà tenuta ad informare tutti i Governi firmatari della presente Convenzione, o aderenti alla stessa, di ogni nuova ratifica o adesione, nonché della data di deposito del relativo strumento. L'Organizzazione avrà inoltre cura di informare tutti i Governi aventi già sottoscritto la presente Convenzione, di ogni nuova firma appostavi nei sei mesi successivi al 23 giugno 1969.

Art. 17 Entrata in vigore

1) La presente Convenzione entrerà in vigore 24 mesi dopo che almeno 25 Governi di Paesi la cui flotta mercantile rappresenta il 65% del tonnellaggio lordo della flotta mercantile mondiale avranno sottoscritto la Convenzione senza riserve di ratifica, o avranno provveduto a depositare uno strumento di ratifica o di adesione, conformemente all'articolo 16. L'Organizzazione avrà cura di informare tutti i governi firmatari o aderenti alla presente Convenzione della data della sua entrata in vigore.

2) Per i Governi che depositeranno uno strumento di ratifica della presente Convenzione, o di adesione alla stessa, nel termine di 24 mesi previsto al paragrafo 1 del presente articolo, la ratifica o l'adesione diverrà operante a partire dall'entrata in vigore della presente Convenzione, o tre mesi dopo l'avvenuto deposito dello strumento di ratifica o di adesione, ove quest'ultima data sia posteriore.

³ RS 0.193.501

3) Per i Governi che depositeranno uno strumento di ratifica della presente Convenzione, o di adesione alla stessa, successivamente alla sua entrata in vigore, la Convenzione diverrà operante tre mesi dopo la data di deposito del relativo strumento.

4) Gli strumenti di ratifica o di adesione depositati dopo la data in cui siano state prese tutte le misure necessarie perché un emendamento della presente Convenzione diventi operante, o dopo la data in cui, in virtù dell'articolo 18, paragrafo 2, capoverso b), si sia provveduto a raccogliere le necessarie adesioni per un emendamento all'unanimità della stessa, saranno considerati come riferentesi al testo emendato della Convenzione.

Art. 18 Emendamenti

1) La presente Convenzione potrà esser emendata su proposta di un Governo contraente, secondo una delle procedure qui di seguito enunciate.

2) Emendamento per approvazione unanime:

- a) Su richiesta di un Governo contraente, il testo dell'emendamento proposto sarà trasmesso dall'Organizzazione a tutti i Governi contraenti, affinché lo esaminino in vista della sua unanime approvazione.
- b) L'emendamento così adottato entrerà in vigore dodici mesi dopo la data della sua approvazione da parte di tutti i Governi contraenti, salvo che una data più ravvicinata non sia da questi convenuta. Il Governo contraente che non abbia provveduto a notificare all'Organizzazione il suo assenso o il suo dissenso nei riguardi dell'emendamento proposto entro 24 mesi dalla data in cui l'Organizzazione gliene avrà dato comunicazione, sarà considerato come avente approvato il detto emendamento.

3) Emendamento previo esame in seno all'Organizzazione:

- a) Su richiesta di un Governo contraente, l'Organizzazione potrà esaminare qualsiasi emendamento alla presente Convenzione presentato da quel Governo. Se adottato alla maggioranza dei due terzi dei Membri presenti e votanti del Comitato per la sicurezza marittima in seno all'organizzazione, l'emendamento sarà reso noto a tutti i membri dell'Organizzazione nonché a tutti i Governi contraenti almeno sei mesi prima che venga sottoposto all'esame dell'Assemblea dell'Organizzazione.
- b) Se adottato alla maggioranza dei due terzi dei membri presenti e votanti dell'Assemblea, l'emendamento sarà trasmesso dall'Organizzazione a tutti i Governi contraenti perché lo approvino.
- c) Dodici mesi dopo la sua approvazione da parte dei due terzi dei Governi contraenti, l'emendamento diverrà operante per tutti i Governi contraenti, salvo che per quelli che si saranno dichiarati contrari prima della sua entrata in vigore.
- d) Nell'adottare un emendamento, l'Assemblea potrà, alla maggioranza dei due terzi dei membri presenti e votanti, e dei due terzi dei Governi rappresentati nel Comitato per la sicurezza marittima, presenti e votanti in seno ad essa, proporre che si sancisca che tale emendamento riveste una particolare

importanza, per cui qualsiasi Governo contraente che in virtù del capoverso c) si dichiari contrario, e non approvi tale emendamento entro il termine di dodici mesi dalla sua entrata in vigore, cessa di essere parte contraente della presente Convenzione, allo scadere del suddetto termine. Tale decisione dovrà preliminarmente raccogliere i voti favorevoli dei due terzi dei Governi contraenti.

- e) Nessuna delle disposizioni contemplate dal presente paragrafo osta a che il Governo contraente che sia ricorso per un emendamento alla procedura fissata da questo paragrafo opti in qualsiasi momento per una altra procedura che gli sembri più consona, in applicazione del paragrafo 2 o 4 del presente articolo.
- 4) Emendamento previa conferenza:
- a) Su richiesta formulata da un Governo contraente, ed appoggiata da un terzo almeno dei Governi contraenti, l'Organizzazione potrà convocare una conferenza dei governi, onde esaminare gli emendamenti proposti alla presente Convenzione.
 - b) Ogni emendamento adottato dalla Conferenza alla maggioranza dei due terzi dei Governi contraenti presenti e votanti dovrà esser trasmesso dall'Organizzazione a tutti i Governi contraenti per l'approvazione.
 - c) Dodici mesi dopo la sua approvazione da parte dei due terzi dei Governi contraenti, l'emendamento diverrà operante per tutti i Governi contraenti, salvo che per quelli che si saranno dichiarati contrari prima della sua entrata in vigore.
 - d) Nell'adottare un emendamento, la conferenza indetta in virtù del capoverso a) di cui sopra potrà sancire, alla maggioranza dei due terzi dei suoi membri presenti e votanti, che questo riveste una particolare importanza per cui qualsiasi Governo contraente che, in virtù del capoverso c), si dichiari contrario e non approvi l'emendamento entro il termine di dodici mesi dalla data della sua entrata in vigore, cessa di essere parte contraente della presente Convenzione allo scadere del suddetto termine.
- 5) L'Organizzazione dovrà informare i Governi contraenti di ogni emendamento che divenga operante in virtù del presente articolo, come pure della data della sua entrata in vigore.
- 6) Qualsiasi ratifica o dichiarazione fatta in virtù del presente articolo comporterà il deposito del relativo strumento presso l'Organizzazione, la quale ne informerà tutti i Governi contraenti.

Art. 19 Denuncia

- 1) Qualsiasi Governo contraente potrà sempre denunciare la presente Convenzione allo scadere di cinque anni dalla data in cui essa diviene operante nei suoi confronti.
- 2) La denuncia dovrà effettuarsi con il deposito di uno strumento presso l'Organizzazione, la quale dovrà renderla nota e comunicarne la data di arrivo a tutti gli altri Governi contraenti.

3) La denuncia sortirà effetto a un anno dalla data in cui sarà stata notificata all'Organizzazione, o al termine di qualsiasi altro periodo più lungo specificato nello strumento di denuncia.

Art. 20 Territori

- 1) a) Le Nazioni Unite, se responsabili dell'amministrazione di un territorio, o qualsiasi Governo contraente incaricato di assicurare le relazioni internazionali di un territorio, dovranno consultare quanto prima le autorità del territorio suddetto o prendere le misure del caso, onde cercare di estendere ad esso l'applicazione della presente Convenzione, e potranno, in qualsiasi momento, notificare per iscritto all'Organizzazione che la presente Convenzione è da ritenersi estesa a quel territorio.
- b) L'applicazione della presente Convenzione si estenderà al territorio oggetto della notifica a partire dal giorno di arrivo della stessa, o di altra data in essa specificata.
- 2) a) Le Nazioni Unite, o qualsiasi Governo contraente, che abbiano effettuato la notifica di cui al paragrafo 1, capoverso a) del presente articolo allo scadere di 5 anni dalla data di estensione della Convenzione al territorio, potranno notificare per iscritto all'Organizzazione che la presente Convenzione cessa di applicarsi al territorio oggetto della notifica.
- b) La Convenzione cesserà di applicarsi al territorio oggetto della notifica è un anno dopo la data di arrivo della stessa all'Organizzazione, o allo scadere di qualsiasi altro periodo più lungo in essa specificato.
- 3) L'Organizzazione dovrà informare tutti i Governi contraenti dell'estensione della Convenzione a uno o più territori in virtù del paragrafo 1 del presente articolo, e della cessazione di tale estensione in virtù del paragrafo 2, specificando, in ciascun caso, a partire da quale data la presente Convenzione sarà o cesserà di essere applicata.

Art. 21 Deposito e registrazione

- 1) La presente Convenzione sarà depositata presso l'Organizzazione, il cui Segretario Generale provvederà ad inoltrarne copia autenticata a tutti i Governi firmatari e a tutti i Governi aderenti.
- 2) All'entrata in vigore della presente Convenzione, il suo testo sarà trasmesso dal Segretario Generale dell'Organizzazione al Segretariato dell'Organizzazione delle Nazioni Unite affinché lo registri e lo pubblichi in conformità dell'art. 102 della Carta delle Nazioni Unite⁴.

Art. 22 Lingue

La presente Convenzione è stipulata in unico esemplare in lingua francese e inglese, ed i due testi che la compongono fanno egualmente fede. Altrettanto dicasi per le

⁴ RS 0.120

traduzioni ufficiali in lingua russa e spagnola, che saranno depositate unitamente all'originale, recante in calce le rispettive firme.

Norme per il calcolo della stazza lorda e della stazza netta delle navi

Norma 1 Generalità

- 1) La stazza di una nave consta della stazza lorda e della stazza netta.
- 2) La stazza lorda e la stazza netta saranno calcolate in base alle disposizioni delle presenti norme.
- 3) Sarà compito dell'amministrazione determinare la stazza lorda e la stazza netta dei nuovi tipi di mezzi navali le cui caratteristiche di costruzione sono tali per cui l'applicazione delle presenti norme sarebbe difficoltosa o darebbe adito a risultati errati. In tal caso, quest'ultima dovrà specificare all'Organizzazione il metodo seguito, che verrà diffuso a titolo indicativo a tutti Governi contraenti.

Norma 2 Definizione delle espressioni usate negli allegati

Le seguenti nuove definizioni sono aggiunte dopo la definizione 8:

1) Ponte superiore

Per ponte superiore, si intende l'intero ponte più elevato, esposto alle intemperie ed al mare, le cui aperture, situate nelle parti esposte alle intemperie, sono tutte dotate di dispositivi permanenti di chiusura stagna alle intemperie, e sotto al quale tutte le aperture praticate nelle murate della nave sono munite di dispositivi permanenti di chiusura stagna alle intemperie. Ove il ponte superiore presenti degli stacchi, esso sarà delimitato dalla linea della parte inferiore del ponte esposto alle intemperie e dal suo prolungamento, parallelamente alla parte superiore del ponte.

2) Puntale dello scafo

- a) Per puntale dello scafo si intende la distanza calcolata in verticale tra la parte superiore della chiglia e il piano inferiore del ponte superiore, al punto di intersezione tra il ponte e la murata della nave. Nelle navi in legno o di costruzione mista, tale distanza sarà calcolata partendo dallo spigolo inferiore della battuta di chiglia. Ove le forme della parte inferiore dell'ordinata maestra siano cave, o esistano spessi garbi, tale distanza sarà calcolata partendo dal punto in cui il prolungamento in direzione dell'asse della linea della parte piatta del fondo interseca i lati della chiglia.
- b) Nelle navi con trincarino arrotondato, il puntale dello scafo sarà calcolato fino all'intersezione delle linee, fuori ossatura, del ponte e del fasciame, prolungate come se il trincarino avesse una forma angolare.

⁵ Aggiornato dal n. I delle mod. approvate dall'Assemblea dell'IMO del 4 dic. 2013, in vigore dal 28 feb. 2017 (RU 2018 973).

- c) Ove il ponte superiore presenti degli stacchi, e la sua sovrastruttura si trovi al di sopra del punto adottato per determinare il puntale di chiglia, quest'ultimo sarà calcolato fino in corrispondenza di una linea di riferimento, prolungante la linea della parte inferiore del ponte parallelamente alla sua sovrastruttura.

3) *Larghezza*

Per larghezza di una nave, si intende la larghezza massima al centro della nave, calcolata fuori ossatura per le navi a scafo metallico, e fuori fasciame per le navi a scafo non metallico.

4) *Spazi chiusi*

Per spazi chiusi si intendono tutti gli spazi delimitati dallo scafo della nave, da paratie fisse o mobili, da ponti o strutture di riparo, che non siano teloni fissi o amovibili. Nessuna discontinuità del ponte, e nessuna apertura praticata nello scafo della nave, in un ponte, in una struttura di riparo o nelle pareti divisorie delimitanti uno spazio, né l'assenza di pareti divisorie, ostano a considerare uno spazio come spazio chiuso.

5) *Spazi esclusi*

Indipendentemente dalle disposizioni del paragrafo 4 della presente norma, gli spazi contemplati ai capoversi a) – e) del presente paragrafo sono da definirsi spazi esclusi, e non rientrano nel volume degli spazi chiusi. Nondimeno, gli spazi così definiti che rispondono ad almeno uno dei tre seguenti requisiti debbono considerarsi spazi chiusi:

- spazi dotati di dormienti o di altri dispositivi che consentano di stivare un carico o delle provviste;
 - spazi muniti di dispositivi di chiusura delle aperture;
 - costruzione che consenta una qualsiasi forma di chiusura.
- a) i) Gli spazi situati all'interno di una costruzione davanti ad un'apertura di estremità da ponte a ponte, fatta eccezione per una fascia che non superi di oltre 25 mm (un pollice) l'altezza dei bagli contigui del ponte, e la cui larghezza sia pari o superiore al 90% della larghezza del ponte al traverso dell'apertura. Tale disposizione sarà attuata in modo da escludere dagli spazi chiusi unicamente lo spazio compreso tra l'apertura vera e propria e una linea parallela alla linea o al frontone dell'apertura, tracciata ad una distanza da questa pari a metà della larghezza del ponte per il traverso dell'apertura (appendice 1, fig. 1).
- ii) Se, in base ad una qualsivoglia disposizione, fatta eccezione per la convergenza del fasciame esterno, la larghezza dello spazio considerato corrisponde a meno del 90% della larghezza del ponte, dal volume degli spazi chiusi verrà unicamente escluso lo spazio compreso tra il piano dell'apertura ed una linea parallela che passi per il punto in cui la larghezza dello spazio è pari o inferiore al 90% della larghezza del ponte (appendice 1, figg. 2, 3, 4).
- iii) Ove un intervallo completamente aperto, fatta eccezione per pavesi o rapetti, separi due qualsiasi spazi di cui almeno uno può considerarsi escluso in virtù dei capoversi a) i) e/o ii), tale esclusione verrà meno se

la distanza che separa questi due spazi è inferiore alla minor semi-larghezza del ponte, verticalmente a tale distanza (appendice 1, figg. 5 e 6).

- b) Gli spazi situati sotto i ponti o le strutture di riparo, esposti al mare ed alle intemperie, e, sui lati esposti, unicamente collegati col corpo della nave dai sostegni necessari alla loro solidità. Un parapetto, un pavese e un cornicione potranno esser installati, come pure dei sostegni sul fasciame della nave, purché l'apertura tra la parte superiore del parapetto o del pavese ed il cornicione abbia un'altezza minima di 0,75 m (2,5 piedi), ovvero corrisponda a un terzo dell'altezza dello spazio considerato, ove questo valore sia superiore (appendice 1, fig. 7).
- c) Gli spazi che, in una costruzione che va da un bordo all'altro, si trovino direttamente di fronte ad aperture laterali opposte la cui altezza corrisponda almeno a 0,75 m (2,5 piedi), ovvero a un terzo dell'altezza della costruzione, ove questo valore sia superiore. Se vi è apertura solo su di un lato, lo spazio, da escludere dal volume degli spazi chiusi sarà limitato allo spazio interno compreso fra l'apertura e, al massimo, una semilarghezza di ponte, verticalmente all'apertura (appendice 1, fig. 8).
- d) Gli spazi situati direttamente al di sotto di una apertura non coperta praticata nel ponte, purché tale apertura sia esposta alle intemperie e lo spazio non compreso negli spazi chiusi riguardi solo la superficie dell'apertura di ponte (appendice 1, fig. 9).
- e) Le nicchie formate dai tramezzi delimitanti una costruzione, esposte alle intemperie e la cui apertura si estenda da ponte a ponte, senza possibilità di chiusura, purché la larghezza interna delle nicchie sia superiore alla larghezza dell'imboccatura, e la sua profondità all'interno della costruzione non sia superiore a due volte la larghezza dell'imbocco (appendice 1, fig. 10).

6) *Passeggeri*

Per passeggeri si intendono tutti coloro che non siano:

- a) il capitano od i membri dell'equipaggio o altri impiegati o addetti ai servizi di bordo, nonché
- b) bambini di età inferiore ad 1 anno.

7) *Spazi adibiti al carico*

Per spazi adibiti al carico, rientranti nel calcolo della stazza netta, si intendono quegli spazi chiusi destinati al trasporto di merci da scaricare dalla nave, calcolati nel determinare la stazza lorda. Gli spazi adibiti al carico dovranno essere contrassegnati dalle lettere SC (stiva adibita al carico), alte non meno di 100 mm, (4 pollici) e scritte con caratteri indelebili e poste in bella vista.

8) *Stagno alle intemperie*

Un dispositivo è «stagno alle intemperie» se non lascia penetrare acqua con qualsiasi condizione di tempo riscontrabile in mare.

9) *Audit*

Per audit si intende un processo sistematico, indipendente e adeguatamente documentato volto a ottenere elementi di prova dell'audit e ad analizzarli in modo obiettivo per stabilire in quale misura i criteri dell'audit sono soddisfatti.

10) *Programma di audit*

Per Programma di audit si intende il Programma di audit degli Stati membri dell'IMO stabilito dall'Organizzazione e che tiene conto delle direttive elaborate dall'Organizzazione⁶.

11) *Codice d'applicazione*

Per Codice d'applicazione si intende il Codice d'applicazione degli strumenti dell'IMO (Codice III) adottato dall'Organizzazione mediante la risoluzione A.1070(28).

12) *Norma di audit*

Con norma di audit si intende il Codice d'applicazione.

Norma 3 Stazza lorda

La stazza lorda (GT) di una nave sarà calcolata in base alla seguente formula:

$$GT = K_1 V$$

in cui

V = volume complessivo di tutti gli spazi chiusi della nave espresso in metri cubi;

$K_1 = 0,2 + 0,02 \log_{10} V$ (K_1 potrà anche esser ottenuto per mezzo della tabella riportata nell'appendice 2).

Norma 4 Stazza netta

1) La stazza netta (NT) di una nave sarà calcolata in base alla seguente formula:

$$NT = K_2 V_c \left(\frac{4d}{3D} \right)^2 + K_3 \left(N_1 + \frac{N_2}{10} \right),$$

in cui:

a) il fattore $\left(\frac{4d}{3D} \right)^2$ non dovrà essere superiore a 1;

b) il termine $K_2 V_c \left(\frac{4d}{3D} \right)^2$ non dovrà essere inferiore a 0,25 GT;

c) NT non dovrà essere inferiore a 0,30 GT,
ed in cui:

⁶ Si rinvia al documento quadro e alle procedure per il Programma di audit degli Stati membri dell'IMO, adottati dall'Organizzazione mediante la risoluzione A.1067(28).

- V_c = volume complessivo degli spazi adibiti al carico, espresso in metri cubi;
 K_2 = $0,2 + 0,02 \log_{10} V_c$ (K_2 potrà anche essere ottenuto per mezzo della tabella riportata nell'appendice 2);
 K_3 = $1,25 \frac{GT + 10000}{10000}$,
 D = puntale dello scafo al centro della nave, espresso in metri, così come definito dalla norma 2-2;
 d = pescaggio, fuori ossatura, calcolato al centro della nave, espresso in metri, così come definito dalla presente norma, paragrafo 2;
 N_1 = numero di passeggeri in cabine con non oltre 8 cuccette;
 N_2 = numero di passeggeri, a prescindere da quelli di cabine con non oltre 8 cuccette;
 $N_1 + N_2$ = numero complessivo dei passeggeri che la nave è autorizzata a trasportare, conformemente alle indicazioni del certificato rilasciato alle navi passeggeri; ove $N_1 + N_2$ sia inferiore a 13, N_1 e N_2 saranno considerati eguali a zero;
 GT = stazza lorda della nave calcolata in base alle disposizioni della norma 3.

2) Per pescaggio fuori ossatura (d), di cui si parla al paragrafo 1 della presente norma, si intende uno dei seguenti pescaggi:

- per le navi cui si applica la vigente Convenzione internazionale sulle linee di carico⁷, pescaggio corrispondente alla linea di carico estiva (da non confondere con le linee di carico per il trasporto di legname in coperta), fissato conformemente alla Convenzione suddetta;
- per le navi passeggeri, il pescaggio corrispondente alla massima linea di carico per compartimenti, fissata in base alla vigente Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, o, eventualmente, in base a qualsiasi altro accordo internazionale;
- per le navi non contemplate dalla Convenzione internazionale sulle linee di carico, per le quali è tuttavia fissato un bordo libero in base a regolamenti nazionali, il pescaggio corrispondente alla linea di carico estiva così fissata;
- per le navi per le quali non è stato fissato un bordo libero, ma aventi un pescaggio limitato, in conformità dei regolamenti nazionali, il pescaggio massimo autorizzato;
- per le altre navi, il 75% del puntale dello scafo al centro della nave, così come definito dalla norma 2-2.

Norma 5 Modifica della stazza netta

1) Qualora le caratteristiche di una nave, quali V , V_c , d , N_1 , N_2 , definite in base alle norme 3 e 4 siano modificate con conseguente aumento della stazza netta determinata

⁷ RS 0.747.305.411

in base alla norma 4, la stazza netta della nave corrispondente alle nuove caratteristiche dovrà essere prontamente calcolata e applicata.

2) Alle navi che dispongano di più bordi liberi conformemente alla norma 4, paragrafo 2, capoversi a) e b) dovrà esser riconosciuta un'unica stazza netta, che verrà determinata conformemente alle disposizioni della norma 4 e corrisponderà al bordo libero attribuito a seconda del tipo d'impiego della nave.

3) Qualora vengano modificate le caratteristiche di una nave, quali V , V_c , d , N_1 , N_2 , definite in base alle norme 3 e 4, o venga modificato il suo bordo libero, di cui al paragrafo 2 della presente norma, e qualora tali modifiche determinino una riduzione della stazza netta, calcolata in base alle disposizioni contemplate dalla norma 4, un nuovo certificato di stazzatura (1969) indicante la nuova stazza della nave non potrà esser rilasciato prima dello scadere di dodici mesi dalla data di rilascio del certificato ancor valido. Questa disposizione non si applica tuttavia:

- a) alle navi che cambino bandiera;
- b) alle navi che subiscano trasformazioni o modifiche ritenute importanti dall'amministrazione, quali la soppressione di una sovrastruttura con conseguente modifica del bordo libero attribuito;
- c) alle navi passeggeri destinate al trasporto di un gran numero di passeggeri non provvisti di cuccette, per viaggi di particolare natura, quali dei pellegrinaggi.

Norma 6 Calcolo dei volumi

1) Tutti i volumi rientranti nel computo della stazza lorda e della stazza netta dovranno esser misurati, indipendentemente dagli impianti di isolamento o altri sistemi, fino alla parte interna del fasciame o delle lamiere di rivestimento struttura, trattandosi di navi costruite in metallo, e fino alla parte esterna del fasciame o alla parte interna delle superfici di rivestimento struttura, trattandosi di navi costruite con altro materiale.

2) Il volume delle appendici dovrà esser incluso nel volume globale.

3) Il volume degli spazi esposti al mare potrà esser escluso dal volume globale.

Norma 7 Misurazioni e calcoli

1) Tutte le misure utilizzate per calcolare i volumi dovranno presentare uno scarto massimo di 1 cm o di $1/20$ di piede.

2) I volumi saranno calcolati ricorrendo ai metodi comunemente usati per lo spazio considerato e con uno scarto giudicato soddisfacente dall'amministrazione.

3) I calcoli dovranno essere adeguatamente dettagliati per poter essere facilmente controllati.

Figure cui è menzione nella norma 2 paragrafo 5)

Nelle figure qui di seguito:

O = spazio escluso

C = spazio chiuso

I = spazio da considerarsi come spazio chiuso.

Le parti tratteggiate raffigurano gli spazi chiusi.

B = larghezza del ponte per il traverso dell'apertura.

Nelle navi con trincarino arrotondato, la larghezza sarà misurata come da fig. 11.

Norma 2 (5) (a) (i)

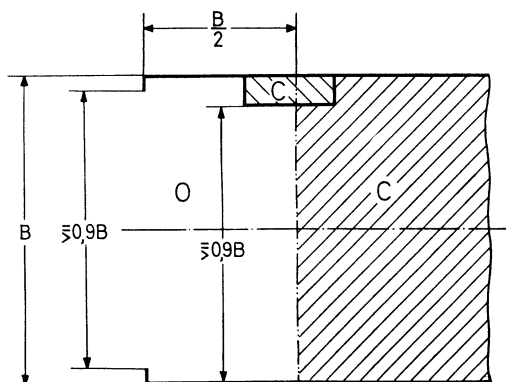


Fig. 1

Norma 2 (5) (a) (ii)

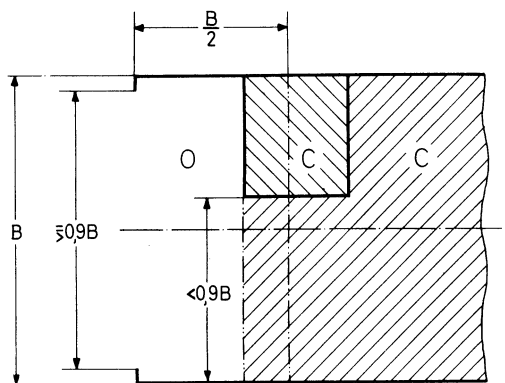


Fig. 2

Norma 2 (5) (a) (ii)

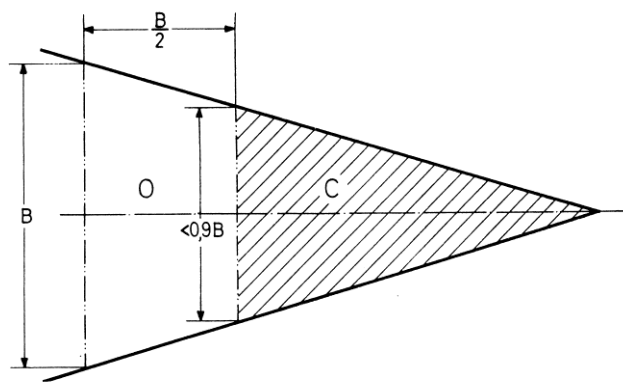


Fig. 3

Norma 2 (5) (a) (ii)

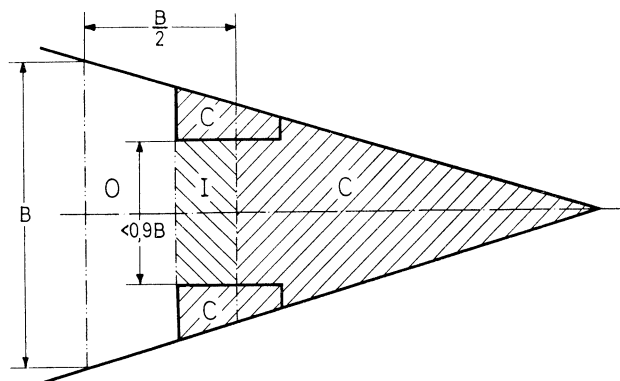


Fig. 4

Norma 2 (5) (a) (iii)

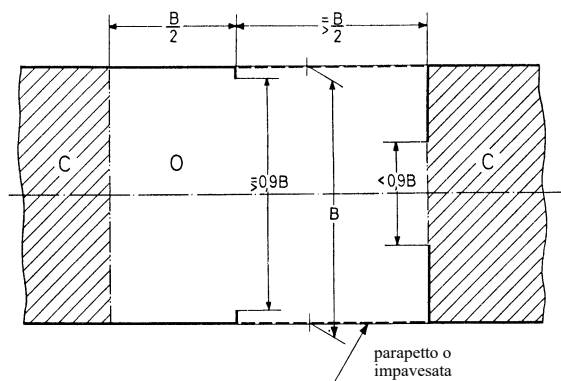


Fig. 5

Norma 2 (5) (a) (iii)

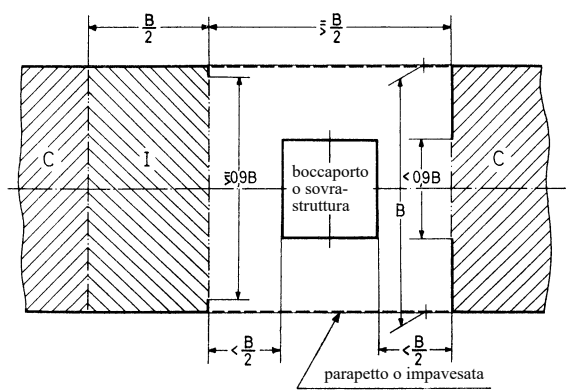
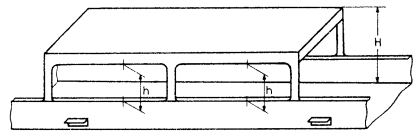


Fig. 6

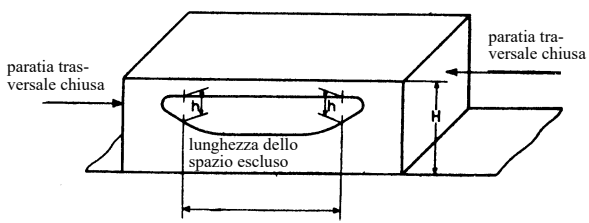
Norma 2 (5) (b)



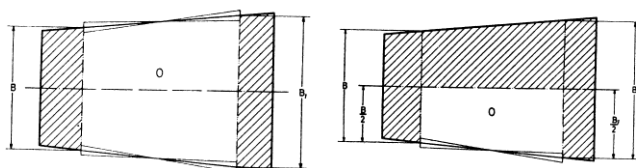
$h = \frac{h}{3}$, almeno 0,75 m (2,5 piedi) a seconda del valore maggiore

Fig. 7

Norma 2 (5) (c)



$h = \text{almeno } \frac{h}{3} \text{ o } 0,75 \text{ m (2,5 piedi) a seconda del valore maggiore}$

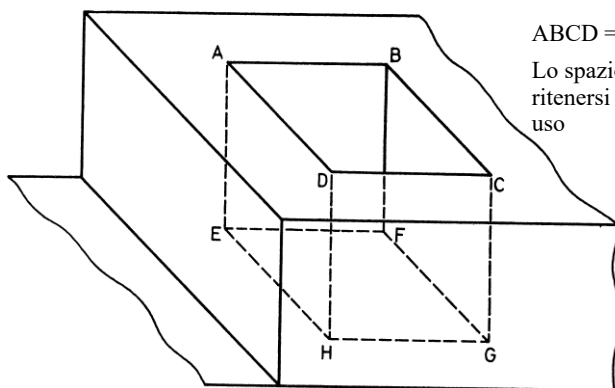


Aperture laterali opposte

Apertura su un solo lato

Fig. 8

Norma 2 (5) (d)



ABCD = apertura nel ponte

Lo spazio ABCDEFGH dovrà
ritenersi escluso dallo spazio chi-
uso

Fig. 9

Norma 2 (5) (e)

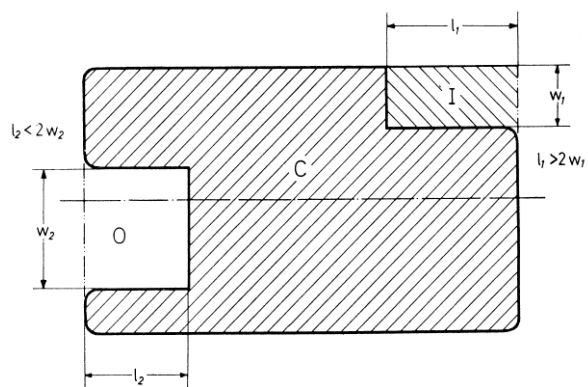


Fig. 10

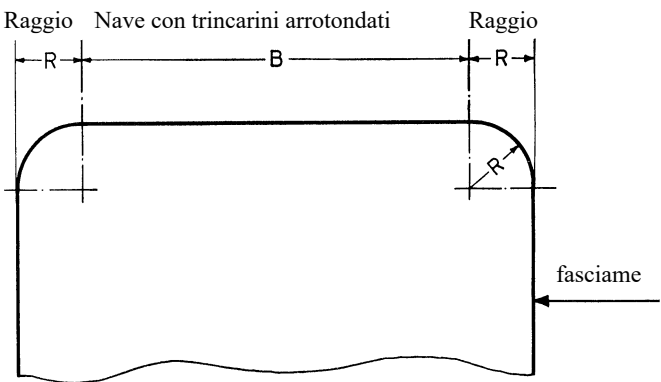


Fig. 11

Appendice 2

Coefficienti K_1 e K_2 di cui alle norme 3 e 4 1)V o V_c = volume in metri cubi

V o V_c	K_1 o K_2	V o V_c	K_1 o K_2	V o V_c	K_1 o K_2	V o V_c	K_1 o K_2
10	0.2200	45,000	0.2931	330,000	0.3104	670,000	0.3165
20	0.2260	50,000	0.2940	340,000	0.3106	680,000	0.3166
30	0.2295	55,000	0.2948	350,000	0.3109	690,000	0.3168
40	0.2320	60,000	0.2956	360,000	0.3111	700,000	0.3169
50	0.2340	65,000	0.2963	370,000	0.3114	710,000	0.3170
60	0.2356	70,000	0.2969	380,000	0.3116	720,000	0.3171
70	0.2369	75,000	0.2975	390,000	0.3118	730,000	0.3173
80	0.2381	80,000	0.2981	400,000	0.3120	740,000	0.3174
90	0.2391	85,000	0.2986	410,000	0.3123	750,000	0.3175
100	0.2400	90,000	0.2991	420,000	0.3125	760,000	0.3176
200	0.2460	95,000	0.2996	430,000	0.3127	770,000	0.3177
300	0.2495	100,000	0.3000	440,000	0.3129	780,000	0.3178
400	0.2520	110,000	0.3008	450,000	0.3131	790,000	0.3180
500	0.2540	120,000	0.3016	460,000	0.3133	800,000	0.3181
600	0.2556	130,000	0.3023	470,000	0.3134	810,000	0.3182
700	0.2569	140,000	0.3029	480,000	0.3136	820,000	0.3183
800	0.2581	150,000	0.3035	490,000	0.3138	830,000	0.3184
900	0.2591	160,000	0.3041	500,000	0.3140	840,000	0.3185
1,000	0.2600	170,000	0.3046	510,000	0.3142	850,000	0.3186
2,000	0.2660	180,000	0.3051	520,000	0.3143	860,000	0.3187
3,000	0.2695	190,000	0.3056	530,000	0.3145	870,000	0.3188
4,000	0.2720	200,000	0.3060	540,000	0.3146	880,000	0.3189
5,000	0.2740	210,000	0.3064	550,000	0.3148	890,000	0.3190
6,000	0.2756	220,000	0.3068	560,000	0.3150	900,000	0.3191
7,000	0.2769	230,000	0.3072	570,000	0.3151	910,000	0.3192
8,000	0.2781	240,000	0.3076	580,000	0.3153	920,000	0.3193
9,000	0.2791	250,000	0.3080	590,000	0.3154	930,000	0.3194
10,000	0.2800	260,000	0.3083	600,000	0.3156	940,000	0.3195
15,000	0.2835	270,000	0.3086	610,000	0.3157	950,000	0.3196
20,000	0.2860	280,000	0.3089	620,000	0.3158	960,000	0.3196
25,000	0.2880	290,000	0.3092	630,000	0.3160	970,000	0.3197
30,000	0.2895	300,000	0.3095	640,000	0.3161	980,000	0.3198
35,000	0.2909	310,000	0.3098	650,000	0.3163	990,000	0.3199
40,000	0.2920	320,000	0.3101	660,000	0.3164	1,000,000	0.3200

I coefficienti K_1 e K_2 , per i valori intermedi di V o V_c , sono ottenuti per interpolazione lineare.

Allegato II⁸

Certificato internazionale di stazzatura delle navi (1969)
(Timbro ufficiale)

Rilasciato conformemente alle disposizioni della Convenzione internazionale sulla staz-
zatura delle navi del 1969 a nome del Governo di

(nome ufficiale del Paese per esteso)

nei cui confronti la Convenzione è entrata in vigore il 19

da

(titolo ufficiale per esteso della persona o dell'organismo competente in base alle disposizioni della
Convenzione internazionale sulla stazzatura delle navi del 1969)

Nome della nave	Numero o lettere segna- letiche	Porto di immatricolazione	Data*

* Data in cui la chiglia della nave è stata montata, o in cui i lavori di costruzioni della nave erano a uno sta-
dio di avanzamento equipollente (art. 2-6), o data in cui la nave ha subito importanti trasformazioni o modi-
fiche (art. 3, 2) b), a seconda del caso.

DIMENSIONI PRINCIPALI

Lunghezza (art. 2-8)	Larghezza (norma 2-3)	Puntale dello scafo dal centro della nave al ponte superiore (norma 2-2)

STAZZA DELLA NAVE

STAZZA LORDA

STAZZA NETTA

Si certifica che la stazza della nave è stata calcolata conformemente alle disposizioni della
Convenzione internazionale sulla stazzatura delle navi del 1969.

Rilasciato a il 19

(luogo di rilascio del certificato) (data di rilascio)

(firma del funzionario che ha rilasciato il certificato)

e/o

(timbro dell'autorità che ha rilasciato il certificato)

Qualora il certificato sia firmato, aggiungere la seguente frase:
Il sottoscritto certifica di essere stato debitamente abilitato dal Governo suddetto a rila-
sciare il presente certificato.

(firma)

⁸ Nuovo testo giusta il n. II delle mod. approvate dall'Assemblea dell'IMO del 4 dic. 2013, in vigore dal 28 feb. 2017 (RU 2018 973).

24 / 32

SPAZI INCLUSI NELLA STAZZA					
STAZZA LORDA			STAZZA NETTA		
Designazione dello spazio	Ubicazione	Lunghezza	Designazione dello spazio	Ubicazione	Lunghezza
Sottoponte					
			NUMERO DI PASSEGGERI (norma 4-1)		
			Numero di passeggeri in cabine con al massimo 8 cuccette		
			Numero di passeggeri, a prescindere da quelli in cabine con al massimo 8 cuccette		
SPAZI ESCLUSI (norma 2-5) Contrassegnare con un asterisco (*) gli spazi sopra citati comprendenti spazi chiusi e spazi esclusi.			PESCAGGIO FUORI OSSATURA (norma 4-2)		
Data e luogo della prima stazzatura					
Data e luogo dell'ultima ristazzatura					
OSSERVAZIONI:					

*Allegato III⁹***Verifica del rispetto delle disposizioni della Convenzione****Norma 8** Applicazione

I Governi contraenti applicano le disposizioni del Codice d'applicazione nell'adempiere gli obblighi e le responsabilità loro incombenti in virtù della presente Convenzione.

Norma 9 Verifica della conformità

1) Ogni Governo contraente è sottoposto ad audit periodici svolti dall'Organizzazione conformemente alla norma di audit al fine di accertare il rispetto e l'applicazione delle disposizioni della presente Convenzione.

2) Il Segretario Generale dell'Organizzazione è responsabile dell'amministrazione del Programma di audit conformemente alle direttive elaborate dall'Organizzazione¹⁰.

3) Ogni Governo contraente è responsabile di agevolare lo svolgimento dell'audit e l'attuazione di un programma di misure destinato a dare seguito alle conclusioni, sulla base delle direttive adottate dall'Organizzazione.

4) L'audit di ogni Governo contraente deve:

1. rispettare uno scadenziario globale stabilito dal Segretario Generale dell'Organizzazione che tenga conto delle direttive elaborate dall'Organizzazione; e
2. essere svolto a intervalli regolari, tenendo conto delle direttive elaborate dall'Organizzazione.

⁹ Introdotta dal n. III delle mod. approvate dall'Assemblea dell'IMO del 4 dic. 2013, in vigore dal 28 feb. 2017 (RU **2018** 973).

¹⁰ Si rinvia al documento quadro e alle procedure per il Programma di audit degli Stati membri dell'IMO, adottati dall'Organizzazione mediante la risoluzione A.1067(28).

Campo d'applicazione il 21 marzo 2023¹¹

Stati partecipanti	Ratifica Adesione (A) Dichiarazione di suc- cessione (S)		Entrata in vigore	
Albania	3 aprile	2003 A	3 luglio	2003
Algeria	4 ottobre	1976 A	18 luglio	1982
Angola	4 ottobre	2001 A	4 gennaio	2002
Antigua e Barbuda	3 marzo	1987 A	3 giugno	1987
Arabia Saudita	20 gennaio	1975 A	18 luglio	1982
Argentina	24 gennaio	1979	18 luglio	1982
Australia	21 maggio	1982 A	21 agosto	1982
Austria	7 ottobre	1975 A	18 luglio	1982
Azerbaigian	1° luglio	1997 A	1° ottobre	1997
Bahamas	22 luglio	1976 A	18 luglio	1982
Bahrein	21 ottobre	1985 A	21 gennaio	1986
Bangladesh	6 novembre	1981 A	18 luglio	1982
Barbados	1° settembre	1982 A	1° dicembre	1982
Belgio	2 giugno	1975	18 luglio	1982
Belize	9 aprile	1991 A	9 luglio	1991
Benin	1° novembre	1985 A	1° febbraio	1986
Bielorussia	4 ottobre	2019 A	4 gennaio	2020
Bolivia	4 giugno	1999 A	4 settembre	1999
Bosnia ed Erzegovina	8 maggio	2018 A	8 agosto	2018
Brasile	30 novembre	1970	18 luglio	1982
Brunei	23 ottobre	1986 A	23 gennaio	1987
Bulgaria*	14 ottobre	1982	14 gennaio	1983
Cambogia	28 novembre	1994 A	28 febbraio	1995
Canada	18 luglio	1994	18 ottobre	1994
Capo Verde	4 luglio	2003 A	4 luglio	2003
Ceca, Repubblica	19 ottobre	1993 S	1° gennaio	1993
Cile*	22 novembre	1982 A	22 febbraio	1983
Cina*	8 aprile	1980 A	17 luglio	1982
Hong Kong ^a	5 giugno	1997	1° luglio	1997
Macao ^b	13 dicembre	1999	20 dicembre	1999
Cipro	9 maggio	1986 A	9 agosto	1986
Colombia	16 giugno	1976 A	18 luglio	1982
Comore	22 novembre	2000 A	22 febbraio	2001
Congo (Brazzaville)	7 agosto	2002 A	7 novembre	2002
Corea (Nord)	18 ottobre	1989 A	18 gennaio	1990
Corea (Sud)	18 gennaio	1980	18 luglio	1982

¹¹ RU 1982 1326; 1983 234; 1984 269; 1985 245; 1986 833; 1987 1122; 1989 403; 1990 1699; 2005 1299; 2008 671; 2010 847; 2013 2103; 2018 1233; 2020 447; 2023 150.
Una versione aggiornata del campo di applicazione è pubblicata sulla piattaforma di pubblicazione del diritto federale «Fedlex» all'indirizzo seguente:
<https://www.fedlex.admin.ch/it/treaty>

Stati partecipanti	Ratifica Adesione (A) Dichiarazione di suc- cessione (S)		Entrata in vigore	
Costa Rica	27 maggio	2009 A	27 agosto	2009
Côte d'Ivoire	5 ottobre	1987 A	5 gennaio	1988
Croazia	27 luglio	1992 S	8 ottobre	1991
Cuba*	9 novembre	1982 A	9 febbraio	1983
Danimarca*	22 giugno	1982	22 settembre	1982
Dominica	21 giugno	2000 A	21 settembre	2000
Ecuador	21 settembre	1995 A	21 dicembre	1995
El Salvador	25 aprile	1997 A	25 luglio	1997
Emirati Arabi Uniti	15 dicembre	1983 A	15 marzo	1984
Eritrea	22 aprile	1996 A	22 luglio	1996
Estonia	16 dicembre	1991 A	16 marzo	1992
Etiopia	18 luglio	1985 A	18 ottobre	1985
Figi	29 novembre	1972 A	18 luglio	1982
Filippine	6 settembre	1978	18 luglio	1982
Finlandia	6 febbraio	1973	18 luglio	1982
Francia*	31 ottobre	1980	18 luglio	1982
Gabon	12 aprile	2005 A	12 luglio	2005
Gambia	1° novembre	1991 A	1° febbraio	1992
Georgia	19 aprile	1994 A	19 luglio	1994
Germania*	7 maggio	1975	18 luglio	1982
Ghana	13 dicembre	1973	18 luglio	1982
Giamaica	8 settembre	2000 A	8 dicembre	2000
Giappone	17 luglio	1980	18 luglio	1982
Gibuti	12 ottobre	2015 A	12 gennaio	2016
Giordania	3 ottobre	1995 A	3 gennaio	1996
Grecia	19 agosto	1983	19 novembre	1983
Grenada	28 giugno	2004 A	28 settembre	2004
Guatemala	20 febbraio	2008 A	20 maggio	2008
Guinea	19 gennaio	1981 A	18 luglio	1982
Guinea-Bissau	12 maggio	2022 A	12 agosto	2022
Guinea equatoriale	24 aprile	1996 A	24 luglio	1996
Guyana	10 dicembre	1997 A	10 marzo	1998
Haiti	6 aprile	1989 A	6 luglio	1989
Honduras	2 dicembre	1998 A	2 marzo	1999
India	26 maggio	1977 A	18 luglio	1982
Indonesia	14 marzo	1989	14 giugno	1989
Iran	28 dicembre	1973 A	18 luglio	1982
Iraq	29 agosto	1972 A	18 luglio	1982
Irlanda	11 aprile	1985	11 luglio	1985
Islanda	17 giugno	1970	18 luglio	1982
Isole Cook	21 dicembre	2001 A	21 marzo	2002
Isole Marshall	25 aprile	1989 A	25 luglio	1989
Israele**	13 febbraio	1975	18 luglio	1982

Stati partecipanti	Ratifica Adesione (A) Dichiarazione di suc- cessione (S)		Entrata in vigore	
Italia	10 settembre	1974	18 luglio	1982
Kazakistan	7 marzo	1994 A	7 giugno	1994
Kenya	15 dicembre	1992 A	15 marzo	1993
Kiribati	5 febbraio	2007 A	5 maggio	2007
Kuwait	2 marzo	1983	2 giugno	1983
Lettonia	11 maggio	1998 A	11 agosto	1998
Libano	16 dicembre	1994 A	16 marzo	1995
Liberia	25 settembre	1972	18 luglio	1982
Libia	28 aprile	2005 A	28 luglio	2005
Lituania	4 dicembre	1991 A	4 marzo	1992
Lussemburgo	14 febbraio	1991 A	14 maggio	1991
Madagascar	27 luglio	2017	27 ottobre	2017
Malaysia	24 aprile	1984 A	24 luglio	1984
Maldiva	2 giugno	1983 A	2 settembre	1983
Malta	20 marzo	1989 A	20 giugno	1989
Marocco	28 giugno	1990 A	28 settembre	1990
Mauritania	24 novembre	1997 A	24 febbraio	1998
Maurizio	11 ottobre	1988 A	11 gennaio	1989
Messico	14 luglio	1972	18 luglio	1982
Moldova	11 ottobre	2005 A	11 gennaio	2006
Monaco	19 gennaio	1971 A	18 luglio	1982
Mongolia	26 giugno	2002 A	26 settembre	2002
Montenegro	3 giugno	2006 S	3 giugno	2006
Mozambico	30 ottobre	1991 A	30 gennaio	1992
Myanmar	4 maggio	1988 A	4 agosto	1988
Namibia	27 novembre	2000 A	27 febbraio	2001
Nauru	18 giugno	2018 A	18 settembre	2018
Nicaragua	2 febbraio	1994 A	2 maggio	1994
Nigeria	13 novembre	1984 A	13 febbraio	1985
Niue	18 maggio	2012 A	18 agosto	2012
Norvegia	26 agosto	1971	18 luglio	1982
Nuova Zelanda*	6 gennaio	1978 A	18 luglio	1982
Oman	24 settembre	1990 A	24 dicembre	1990
Paesi Bassi	16 giugno	1981	18 luglio	1982
Aruba ^c	16 giugno	1981	18 luglio	1982
Curaçao	16 giugno	1981	18 luglio	1982
Parte caraibica (Bonaire, Sant'Eustachio e Saba)	16 giugno	1981	18 luglio	1982
Sint Maarten	16 giugno	1981	18 luglio	1982
Pakistan	17 ottobre	1994	17 gennaio	1995
Palau	29 settembre	2011 A	29 dicembre	2011
Panama	9 marzo	1978 A	18 luglio	1982
Papua Nuova Guinea	25 ottobre	1993 A	25 gennaio	1994

Stati partecipanti	Ratifica Adesione (A) Dichiarazione di suc- cessione (S)		Entrata in vigore	
Perù	16 luglio	1982 A	16 ottobre	1982
Polonia	27 luglio	1976	18 luglio	1982
Portogallo	1° giugno	1987	1° settembre	1987
Qatar	3 febbraio	1986 A	3 maggio	1986
Regno Unito*	8 gennaio	1971	18 luglio	1982
Bermuda	11 novembre	1982	6 dicembre	1982
Gibilterra	7 dicembre	1988	1° dicembre	1988
Guernesey	30 dicembre	1988	1° gennaio	1989
Isola di Man	11 ottobre	1984	19 ottobre	1984
Isole Caimane	9 maggio	1988	23 giugno	1988
Isole Falkland	16 giugno	1995	16 giugno	1995
Jersey	24 ottobre	2005	24 ottobre	2005
Vergini Britanniche, Isole	15 settembre	2009	15 settembre	2009
Romania*	21 maggio	1976 A	18 luglio	1982
Russia*	20 novembre	1969	18 luglio	1982
Saint Kitts e Nevis	11 giugno	2004 A	11 settembre	2004
Saint Lucia	20 maggio	2004 A	20 agosto	2004
Saint Vincent e Grenadine	28 ottobre	1983 A	28 gennaio	1984
Salomone, Isole	30 giugno	2004 A	30 settembre	2004
Samoa	18 maggio	2004 A	18 agosto	2004
San Marino	19 aprile	2021 A	19 luglio	2021
São Tomé e Príncipe	29 ottobre	1998 A	29 gennaio	1999
Seicelle	17 luglio	2017 A	17 ottobre	2017
Senegal	16 gennaio	1997 A	16 aprile	1997
Serbia	29 aprile	1971	18 luglio	1982
Sierra Leone	26 luglio	2001 A	26 ottobre	2001
Singapore	6 giugno	1985 A	6 settembre	1985
Siria*	6 febbraio	1975 A	18 luglio	1982
Slovacchia	30 gennaio	1995 S	1° gennaio	1993
Slovenia	12 novembre	1992 S	25 giugno	1991
Spagna	6 novembre	1972	18 luglio	1982
Sri Lanka	11 marzo	1992 A	11 giugno	1992
Stati Uniti*	10 novembre	1982	10 febbraio	1983
Sudafrica	24 novembre	1982 A	24 febbraio	1983
Sudan	21 maggio	2002 A	21 agosto	2002
Svezia	11 maggio	1979	18 luglio	1982
Svizzera	21 giugno	1977	18 luglio	1982
Tanzania	28 marzo	2001 A	28 giugno	2001
Thailandia	11 giugno	1996 A	11 settembre	1996
Togo	19 luglio	1989 A	19 ottobre	1989
Tonga	12 aprile	1977 A	18 luglio	1982
Trinidad e Tobago	15 febbraio	1979 A	18 luglio	1982
Tunisia	13 gennaio	1999 A	13 aprile	1999

Stati partecipanti	Ratifica Adesione (A) Dichiarazione di suc- cessione (S)		Entrata in vigore	
Turchia	16 maggio	1980 A	18 luglio	1982
Turkmenistan	4 febbraio	2009 A	4 maggio	2009
Tuvalu	22 agosto	1985 A	22 novembre	1985
Ucraina	25 ottobre	1993 A	25 gennaio	1994
Ungheria*	23 maggio	1975 A	18 luglio	1982
Uruguay	3 febbraio	1989 A	3 maggio	1989
Vanuatu	13 gennaio	1989 A	13 aprile	1989
Venezuela	6 luglio	1983	6 ottobre	1983
Vietnam	18 dicembre	1990 A	18 marzo	1991
Yemen	6 marzo	1979 A	18 luglio	1982

* Riserve e dichiarazioni

** Obiezioni.

Le riserve, dichiarazioni e obiezioni non sono pubblicate nella RU. I testi inglesi possono essere consultati sul sito internet dell'Organizzazione internazionale per la navigazione marittima (IMO): www.imo.org/Conventions oppure ottenuti presso la Direzione del diritto internazionale pubblico (DDIP), Sezione Trattati internazionali, 3003 Berna.

- ^a Dal 18 lug. 1982 al 30 giu. 1997, la Conv. era applicabile a Hong Kong in base a una dichiarazione d'estensione territoriale del Regno Unito. Dal 1° lug. 1997, Hong Kong è diventata una Regione amministrativa speciale (RAS) della Repubblica Popolare Cinese. In virtù della dichiarazione cinese del 5 giu. 1997, la Conv. è applicabile anche alla RAS Hong Kong dal 1° lug. 1997.
- ^b Dal 19 nov. 1999 al 19 dic. 1999, la Conv. era applicabile a Macao in base a una dichiarazione d'estensione territoriale del Portogallo. Dal 20 dic. 1999, Macao è diventata una Regione amministrativa speciale (RAS) della Repubblica Popolare Cinese. In virtù della dichiarazione cinese del 13 dic. 1999, la Conv. è applicabile anche alla RAS Macao dal 20 dic. 1999.
- ^c Il 1° gennaio 1986 l'isola di Aruba, che faceva parte delle Antille olandesi, ha ottenuto l'autonomia interna in seno al Regno dei Paesi Bassi. Questo cambiamento ha effetti unicamente sulle relazioni di diritto costituzionale interne al Regno.

