Traduzione¹

Convenzione internazionale concernente l'unificazione di alcune regole in materia di trasporto di passeggeri per mare

Conchiusa a Bruxelles il 29 aprile 1961

Approvata dall'Assemblea federale il 1° dicembre 1965²

Ratificata dalla Svizzera con strumento depositato il 21 gennaio 1966

Entrata in vigore per la Svizzera il 21 aprile 1966

(Stato 27 ottobre 2008)

Le Alte Parti Contraenti,

avendo riconosciuto l'utilità di stabilire di comune accordo alcune regole uniformi concernenti il trasporto di passeggeri per mare;

hanno deciso di concludere una convenzione a questo scopo e, di conseguenza, hanno convenuto quanto segue:

Art. 1

Nella presente Convenzione i termini seguenti significano:

- a. «vettore» comprende una delle persone seguenti, che fanno parte di un contratto di trasporto: il proprietario della nave, il noleggiatore o l'armatore;
- b. «contratto di trasporto» significa un contratto concluso da parte di un vetturale o da chi ne fa le veci, per il trasporto di passeggeri, escluso il contratto di noleggio;
- c. «passeggero» significa una persona trasportata su una nave in virtù di un contratto di trasporto;
- d. «nave» significa una nave di mare;
- e. «trasporto» comprende il tempo di imbarco, il tempo durante il quale il passeggero è a bordo della nave, e quello di sbarco, ma non compreso il periodo durante il quale il passeggero si trova in una stazione marittima, oppure su una banchina o su altra installazione portuale. Inoltre, il trasporto comprende il traghetto dalla banchina alla nave, o viceversa, se il prezzo di questo è compreso in quello del biglietto, oppure se il mezzo adibito a questo trasporto è stato messo a disposizione da parte del vetturale;

RU 1966 1026; FF 1965 II 1

¹ Il testo originale è pubblicato sotto lo stesso numero nell'ediz. franc. della presente Raccolta.

² Art. 1 cpv. 1 lett. b del DF del 1° dic. 1965 (RO 1966 993).

- f. «trasporto internazionale» significa ogni trasporto il cui luogo di partenza e quello di destinazione sono situati sia nel medesimo Stato, se vi è un porto di scalo intermedio in un altro Stato, sia in Stati differenti;
- g. «Stato Contraente» significa uno Stato per cui ha preso effetto la ratificazione o adesione alla Convenzione o per cui non ha ancora preso effetto la disdetta.

Art. 2

Le disposizioni della presente Convenzione s'applicano a tutti i trasporti internazionali, siano essi effettuati da navi che battono bandiera di uno Stato Contraente, o siano, in seguito al contratto di trasporto, svolti in luoghi che si trovano in Stati Contraenti.

Art. 3

1. Quando il vettore è anche proprietario della nave, egli deve agire con diligenza scrupolosa e cura che i suoi dipendenti, esercitino le proprie mansioni con la stessa diligenza nel mettere e conservare la nave in stato di navigabilità e armata, equipaggiata ed approvvigionata convenientemente prima e durante il trasporto, in modo che possa essere garantita la sicurezza dei passeggeri.

2. Il vettore che non sia proprietario della nave, deve garantire che il proprietario o l'armatore, e i loro dipendenti, esercitino le mansioni di cui al capoverso 1 con scrupolosa diligenza.

Art. 4

1. Il vettore è responsabile del danno risultante dalla morte o dalle lesioni corporali di un passeggero, occorse durante il trasporto, se esse sono imputabili a colpa o negligenza del vetturale o dei suoi dipendenti nell'esercizio delle loro funzioni.

2. La colpa o la negligenza del vettore o dei suoi dipendenti è presunta fino alla prova contraria, se la morte o le lesioni corporali sono state causate da naufragio, abbordaggio, incagliamento, esplosione, incendio o da fatti ad essi connessi.

3. Salvo nei casi previsti al capoverso 2, la prova della colpa o della negligenza del vettore o dei suoi dipendenti dev'essere fornita dalla parte interessata.

Art. 5

Se il vettore stabilisce che la morte o le lesioni corporali del passeggero sono dovute, completamente o parzialmente, alla colpa o negligenza di quest'ultimo, il tribunale può, conformemente alle disposizioni della legge, annullare o attenuare la responsabilità del vettore.

Art. 6

1. La responsabilità del vettore, in caso di morte o di lesioni corporali di un passeggero, è limitata, in ogni caso, ad un totale di 250.000 franchi, corrispondendo un

franco al valore di 65,5 milligrammi d'oro al titolo di $900/1000$. La somma attribuita può essere arrotondata e convertita in qualsiasi valuta. La conversione di questa somma in valuta, diversa da quella oro, è effettuata in base al valore in oro di queste monete al momento di pagamento.

2. Nel caso in cui, giusta la «lex fori», l'indennità possa essere stabilita sotto forma di rendita, il capitale della rendita non deve superare il limite surriferito.
3. Tuttavia, la legislazione interna di ciascuna alta Parte contraente può stabilire per i vetturali suoi cittadini un maggiore limite di responsabilità per ogni passeggero.
4. Ugualmente il passeggero potrà stabilire, mediante contratto speciale con il vettore, un limite di responsabilità più elevato.
5. Le spese di giustizia assegnate da un tribunale per un'azione di risarcimento, non sono incluse nel limite di responsabilità previsto.
6. Il limite di responsabilità previsto nel presente articolo si applica all'insieme delle azioni vincolate allo stesso avvenimento e intentate da un passeggero o, in suo nome, dagli eredi o dalle persone a carico.

Art. 7

Il vettore non beneficia della limitazione di responsabilità prevista all'articolo 6, se è provato che il danno sia risultato da atto od omissione del vetturale, fatti sia intenzionalmente per recare danno, sia temerariamente e con la consapevolezza di provocare un probabile danno.

Art. 8

Le disposizioni della presente Convenzione non modificano i diritti e gli obblighi del vettore, come risultano dalle disposizioni delle convenzioni internazionali sulla limitazione della responsabilità dei proprietari di navi di mare³ o di tutte le leggi interne che regolano questa limitazione.

Art. 9

Ogni contratto, concluso innanzi al fatto causa del danno, che mira a esonerare il vettore dalla sua responsabilità verso il passeggero o i suoi eredi, stabilire un limite inferiore a quello fissato nella presente Convenzione, scagionare il vettore, o che prevede la composizione dei litigi in arbitrato o presso un determinato tribunale, è da ritenersi nullo; tale annullamento però non pregiudica il contratto di trasporto che rimane sottoposto alle disposizioni della presente Convenzione.

Art. 10

1. Ogni azione responsabilità, comunque sia fondata, non può essere intentata che nelle condizioni e nei limiti previsti nella presente Convenzione.

³ RS 0.747.331.52/53

2. In caso di lesioni corporali subite da un passeggero, l'azione di responsabilità non può essere intentata che dallo stesso passeggero o per conto di esso.
3. In caso di morte del passeggero, l'azione di risarcimento del danno e degli interessi non può essere intentata che dagli eredi della persona deceduta o dalle persone a carico di essa e solo nel caso in cui gli eredi o le persone a carico hanno il diritto di intentare l'azione secondo la «lex fori».

Art. 11

1. In caso di lesioni corporali del passeggero, questo deve indirizzare il protesto scritto al vettore entro quindici giorni dalla data dello sbarco. Se il passeggero non si adegnerà a queste prescrizioni, sarà ritenuto, sbarcato sano e salvo tranne prova contraria.
2. Le azioni di risarcimento in seguito a morte o lesioni corporali di un passeggero, si prescrivono in due anni.
3. In caso di lesioni corporali, il periodo di prescrizione inizia a partire dalla data di sbarco.
4. In caso di decesso d'un passeggero avvenuto durante il trasporto, il periodo di prescrizione inizia dalla data in cui il passeggero avrebbe dovuto essere sbarcato.
5. In caso di lesioni corporali di un passeggero causate durante il trasporto e da cui ne consegue la morte dopo lo sbarco, il periodo di prescrizione inizia dalla data del decesso, ma il più tardi entro tre anni a contare dal giorno dello sbarco.
6. La Legge dei tribunale adito disciplina le cause di sospensione o interruzione dei periodi surriferiti; tuttavia, in nessun caso, un'istanza disciplinata dalla presente convenzione può essere promossa prima che siano trascorsi tre anni dal giorno dello sbarco.

Art. 12

1. Se un'azione è intentata contro un dipendente del vetturale per danni previsti nella presente Convenzione, il dipendente se può provare che ha agito nell'esercizio delle sue funzioni, potrà beneficiare degli esoneri e della limitazione di responsabilità di cui beneficia il vetturale in virtù della presente Convenzione.
2. La somma globale dell'indennizzo che, in questo caso, può essere ottenuta dal vetturale o dai suoi dipendenti, non sarà superiore ai detti limiti.
3. Tuttavia, il dipendente non potrà beneficiare delle disposizioni dei capoversi 1° e 2° del presente articolo, se si può provare che il danno è risultato da atto o omissione di questo dipendente commessi sia intenzionalmente per provocare un danno, sia temerariamente e con la consapevolezza di provocare un probabile danno.

Art. 13

La Convenzione s'applica ai trasporti commerciali effettuati dallo Stato o da altre persone giuridiche alle condizioni previste nell'articolo 1.

Art. 14

La presente Convenzione pregiudica le disposizioni di convenzioni internazionali o di leggi interne che concernono la responsabilità per danni causati da forze nucleari.

Art. 15

La presente Convenzione è aperta alla firma degli Stati rappresentati all'Undicesima sessione della Conferenza diplomatica di Diritto Marittimo.

Art. 16

La presente Convenzione è ratificata e gli strumenti di ratificazione sono depositati presso il Governo belga.

Art. 17

1. La presente Convenzione entra in vigore, per i primi due Stati che l'avranno ratificata, tre mesi dopo la data del deposito del secondo strumento di ratificazione.
2. Per ogni Stato firmatario che ratificherà la Convenzione dopo il secondo deposito, essa entrerà in vigore tre mesi dopo la data del deposito dello strumento di ratificazione.

Art. 18

Tutti gli Stati non presenti all'undicesima sessione della Conferenza diplomatica di Diritto Marittimo possono aderire alla presente Convenzione.

Gli strumenti d'adesione saranno depositati presso il Governo belga.

La Convenzione entrerà in vigore, per lo Stato aderente, tre mesi dopo la data del deposito dello strumento d'adesione, ma non prima della data d'entrata in vigore fissata nell'articolo 17, capoverso 1.

Art. 19

Ogni alta Parte Contraente ha il diritto di disdire la presente Convenzione in ogni momento dopo la rispettiva entrata in vigore per ogni Parte. Tuttavia, la disdetta non prenderà effetto che dopo un anno a contare della data in cui è stata ricevuta la notificazione dal Governo belga.

Art. 20

1. Ogni alta Parte Contraente può, al momento della ratificazione, dell'adesione o in ogni altro momento ulteriore, notificare per scritto al Governo belga che la presente Convenzione si applica a quei territori che non hanno ancora ottenuto la sovranità e per i quali essa risponde nelle relazioni internazionali.

La Convenzione è applicata a detti territori dopo tre mesi da quando sia stata ricevuta tale notificazione dal Governo belga.

L'organizzazione delle Nazioni Unite può valersi di questa disposizione qualora fosse responsabile dell'amministrazione di un Paese o assicuri le relazioni internazionali di quest'ultimo.

2. L'Organizzazione delle Nazioni Unite o ogni altra alta Parte Contraente che ha sottoscritto una dichiarazione conformemente al capoverso 1 del presente articolo, potrà in ogni momento avvisare il Governo belga che la Convenzione cessa d'applicarsi ai paesi in questione.

Questa disdetta prende effetto un anno dopo la data in cui il Governo belga ha ricevuto la notificazione.

Art. 21

Il Governo belga notificherà agli Stati rappresentati all'undicesima sessione della Conferenza diplomatica di Diritto Marittimo come anche agli Stati che aderiranno alla presente Convenzione:

1. Le firme, le ratificazioni e le adesioni ricevute, secondo gli articoli 15, 16 e 18.
2. La data d'entrata in vigore della presente Convenzione, secondo l'articolo 17.
3. Le notificazioni riguardo l'applicazione territoriale della Convenzione secondo l'articolo 20.
4. Le disdette ricevute secondo l'articolo 29.

Art. 22

Ogni alta Parte Contraente potrà, scaduto che sia un periodo di tre anni dall'entrata in vigore della presente Convenzione nei suoi riguardi, domandare la riunione di una Conferenza incaricata di discutere sulle proposte di revisione della presente Convenzione.

Ogni alta Parte Contraente che desideri servirsi di questa facoltà avviserà il Governo belga che, qualora un terzo delle alte Parti Contraenti sia d'accordo, si incaricherà di convocare la Conferenza entro sei mesi.

In fede di che, i plenipotenziari sottoscritti, debitamente autorizzati dai rispettivi Governi, hanno firmato la presente Convenzione.

Fatto a Bruxelles, il 29 aprile 1961, in lingua francese ed inglese, i due testi facendo ugualmente fede, in un solo esemplare che resterà depositato negli archivi del Governo belga il quale invierà delle copie certificate conformi.

Protocollo

Ogni alta Parte Contraente potrà, al momento della firma, della ratificazione o dell'adesione alla presente Convenzione, formulare le seguenti riserve;

1. di non applicare la Convenzione ai trasporti che, conformemente alla propria legge interna, non sono considerati trasporti internazionali;
2. di non applicare la Convenzione quando i passeggeri ed il vetturale sono tutti cittadini di questa Parte Contraente;
3. di dare effetto a questa Convenzione, sia conferendole forza di legge, sia includendola, sotto forma adeguata, nella legislazione interna.

Campo d'applicazione il 27 ottobre 2008⁴

Stati partecipanti	Ratifica Adesione (A)		Entrata in vigore	
Algeria	2 luglio	1973 A	2 ottobre	1973
Congo (Kinshasa)	17 luglio	1967 A	17 ottobre	1967
Cuba*	7 gennaio	1963 A	4 giugno	1965
Emirati Arabi Uniti	15 maggio	1964	4 giugno	1965
Haiti	19 aprile	1989 A	19 luglio	1989
Iran	26 aprile	1966 A	26 luglio	1966
Madagascar	13 luglio	1965 A	13 ottobre	1965
Marocco*	15 luglio	1965	15 ottobre	1965
Perù	29 ottobre	1964 A	4 giugno	1965
Svizzera	21 gennaio	1966	21 aprile	1966
Tunisia	18 luglio	1974 A	18 ottobre	1974

* Riserve e dichiarazioni, vedi qui appresso.

Riserve e dichiarazioni**Cuba**

Cuba ha aderito alla convenzione con le seguenti riserve sul protocollo:

1. di non applicare la Convenzione ai trasporti che, conformemente alla propria legge interna, non sono considerati trasporti internazionali;
2. di non applicare la convenzione, quando i passeggeri ed il vettore sono tutti cittadini di questa Parte contraente (Cuba);
3. di dare effetto a questa convenzione sia conferendole forza di legge, sia includendone i disposti, sotto forma adeguata, nella legislazione interna.

Marocco

Sono e rimangono esclusi dal campo d'applicazione di detta convenzione:

1. i trasporti di passeggeri effettuati su navi da cabotaggio o da navigazione costiera, nel senso espresso dall'articolo 52 dell'allegato 1 del Dahir del 31 marzo 1919 costituente codice commerciale marittimo, quale è stato modificato il 15 febbraio 1961;
2. i trasporti internazionali di passeggeri, allorquando i passeggeri e il vettore sono tutti di nazionalità marocchina.

⁴ Una versione aggiornata del campo d'applicazione è pubblicata sul sito Internet del DFAE (<http://www.dfae.admin.ch/trattati>).