

**Convenzione internazionale
sulla responsabilità civile per i danni
derivanti da inquinamento da idrocarburi conclusa a
Bruxelles il 29 novembre 1969, come modificata dal
Protocollo firmato a Londra il 27 novembre 1992 (CLC)**

(testo consolidato)

Gli Stati Parti della presente Convenzione,

- consci dei rischi di inquinamento che derivano dal trasporto marittimo internazionale di idrocarburi alla rinfusa,
- convinti della necessità di garantire un equo indennizzo alle persone che subiscono i danni causati dall'inquinamento derivante dalla fuga e dallo scarico di idrocarburi dalle navi,
- desiderosi di adottare norme e procedure uniformi sul piano internazionale per definire la responsabilità e garantire in tali occasioni un equo indennizzo,

hanno convenuto quanto segue:

Articolo I

Ai sensi della presente Convenzione:

1. Per «nave» si intende ogni imbarcazione o apparecchio galleggiante, di qualsiasi natura, costruito o adattato per il trasporto quale carico di idrocarburi alla rinfusa, a condizione che una nave capace di trasportare idrocarburi e altri carichi sia considerata nave solo se trasporta effettivamente quale carico idrocarburi alla rinfusa e durante ogni viaggio successivo a detto trasporto, a meno che non sia provato che non resta a bordo alcun residuo di tale trasporto di idrocarburi alla rinfusa.
2. Per «persona» s'intende qualsiasi persona fisica o persona giuridica di diritto pubblico o privato, ivi compreso uno Stato e gli enti politici nei quali si suddivide.
3. Per «proprietario» s'intende la persona o le persone al nome della quale o delle quali la nave è immatricolata o, in mancanza di immatricolazione, la persona o le persone proprietarie della nave. Tuttavia, nel caso di navi di proprietà di uno Stato egestite da una società che, in tale Stato sia registrata come gestore di dette navi, con il termine di «proprietario» s'intende detta compagnia.
4. Con l'espressione «Stato di immatricolazione della nave» s'intende per le navi immatricolate, lo Stato nel quale la nave è immatricolata, e per le navi non immatricolate, lo Stato di bandiera della nave.
5. Per «idrocarburi» si intendono gli idrocarburi minerali stabili, in particolare il petrolio greggio, la nafta, la nafta pesante per i motori diesel e l'olio lubrificante, siano essi trasportati a bordo di una nave quale carico o nei depositi di combustibile di tale nave.

6. Per «danno da inquinamento» si intende:

- a) il pregiudizio o il danno causato all'esterno della nave da una contaminazione dovuta a una fuga o a uno scarico di idrocarburi dalla nave, ovunque tale fuga o scarico abbiano luogo; le indennità versate per l'alterazione dell'ambiente, diverse da quelle aventi per oggetto la perdita di guadagno dovuta a tale alterazione, si limitano tuttavia al costo delle misure ragionevoli di ripristino che sono state adottate effettivamente che lo saranno;
- b) il costo delle misure di salvaguardia e gli altri pregiudizi o danni causati da tali misure.

7. Per «misure preventive» s'intendono tutte le ragionevoli misure adottate da qualsiasi persona a seguito di un incidente allo scopo di prevenire o limitare l'inquinamento.

8. Per «incidente» si intende qualsiasi fatto o insieme di fatti che abbiano la stessa origine o da cui risulti un inquinamento o che diano luogo a un rischio grave e imminente di inquinamento.

9. Per «Organizzazione» si intende l'Organizzazione marittima internazionale.

10. Per «Convenzione del 1969 sulla responsabilità» si intende la Convenzione internazionale del 1969 sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi. Per gli Stati parte del Protocollo del 1976 di questa Convenzione, l'espressione designa la Convenzione del 1969 sulla responsabilità, nella versione modificata dal presente Protocollo.

Articolo II

La presente Convenzione si applica esclusivamente:

a) ai danni da inquinamento avvenuti:

- i) sul territorio, ivi compreso il mare territoriale, di uno Stato contraente, e
- ii) nella zona economica esclusiva di uno Stato contraente, stabilita conformemente al diritto internazionale o, se uno Stato contraente non ha stabilito tale zona, in una zona situata oltre il mare territoriale e a esso adiacente, determinata da tale Stato conformemente al diritto internazionale e che si estende non oltre 200 miglia marittime dalle linee di base dalle quali è misurata l'ampiezza del mare territoriale;

b) alle misure di salvaguardia, ovunque siano adottate, destinate a prevenire o ridurre tali danni.

Articolo III

1. Colui che, al momento dell'incidente, o se l'incidente consiste in una successione di fatti, al momento in cui si è verificato il primo fatto della serie, è proprietario della nave, è responsabile di ogni danno da inquinamento causato dalla nave e risultante dall'incidente, tranne nei casi previsti dai paragrafi 2 e 3 del presente articolo.

2. Il proprietario non è responsabile qualora provi che il danno da inquinamento:

- a) risulti da un atto di guerra, da ostilità, da una guerra civile, da una insurrezione, o da un fenomeno naturale di carattere eccezionale, inevitabile ed ineluttabile, o
- b) risulti interamente dal fatto che un terzo abbia deliberatamente agito o mancato di agire nell'intento di causare un danno, o
- c) risulti interamente dalla negligenza o da altra azione pregiudizievole di un governo od altra autorità responsabile della manutenzione di segnali luminosi o di altri mezzi di aiuto alla navigazione nell'esercizio di tale funzione.

3. Se il proprietario riesce a provare che il danno da inquinamento risulta interamente o in parte, sia dal fatto che la persona che lo ha subito ha agito o mancato di agire nell'intento di causare un danno, sia dalla negligenza di tale persona, il proprietario può venire esonerato completamente o in parte dalla propria responsabilità verso la detta persona.

4. Le richieste di indennizzo dei danni derivanti da inquinamento possono essere formulate contro il proprietario soltanto in base alla presente Convenzione. Fatto salvo il paragrafo 5 del presente articolo, una richiesta di indennizzo per danno da inquinamento, sia essa fondata o meno sulla presente Convenzione, non può essere formulata contro:

- a) gli impiegati o mandatari del proprietario o i membri dell'equipaggio;
- b) il pilota o qualsiasi altra persona che, senza essere membro dell'equipaggio, presta servizio per la nave;
- c) qualsiasi noleggiatore (indipendentemente dalla sua designazione, ivi compreso un noleggiatore scafo nudo), armatore o armatore-esercente della nave;
- d) qualsiasi persona che compie operazioni di salvataggio con l'accordo del proprietario o seguendo le istruzioni di un'autorità pubblica competente;
- e) qualsiasi persona che adotta misure di salvaguardia;
- f) gli impiegati o mandatari delle persone menzionate nelle lettere c), d) ed e), salvo che il danno risulti da un atto o da un'omissione personali, commessi con l'intenzione di provocare tale danno o in modo temerario e con la consapevolezza che ne deriverebbe probabilmente tale danno.

5. Nessuna disposizione della presente Convenzione può pregiudicare il diritto del proprietario di ricorrere contro terzi.

Articolo IV

SE avviene un incidente in cui sono implicate due o più navi e ne risulta un danno da inquinamento, i proprietari di tutte le navi implicate sono responsabili congiuntamente e in solido, fatte salve le esenzioni di cui all'[articolo III](#), della totalità del danno che non possa essere ragionevolmente ripartito.

Articolo V

1. Il proprietario di una nave ha il diritto di limitare la propria responsabilità ai sensi della presente Convenzione a un ammontare totale, per ogni incidente, calcolato come segue:

- a) 4 510 000 unità di conto per una nave la cui stazza non superi 5000 unità;

- b) per una nave la cui stazza superi tale numero di unità, per ogni unità di stazza supplementare, 631 unità di conto oltre l'ammontare menzionato nella lettera a);

l'ammontare totale non può tuttavia eccedere in alcun caso 89.770.000 unità di conto.

2. Il proprietario non ha il diritto di limitare la propria responsabilità ai sensi della presente Convenzione se è provato che il danno da inquinamento risulti da un atto o un'omissione personali, commessi con l'intenzione di provocare tale danno, o in modo temerario e con la consapevolezza che ne deriverebbe probabilmente tale danno.

3. Per potersi avvalere della limitazione prevista nel paragrafo 1 del presente articolo, il proprietario deve costituire un fondo per la somma totale che rappresenta il limite della sua responsabilità presso il tribunale o ogni altra autorità competente di uno qualsiasi degli Stati contraenti in cui è promossa un'azione in virtù dell'[articolo IX](#), o in mancanza di tale azione, presso un tribunale o ogni altra autorità competente di uno qualsiasi degli Stati contraenti in cui possa essere promossa un'azione in virtù dell'[articolo IX](#). Tale fondo può essere costituito sia mediante il deposito della somma sia con la presentazione di una garanzia bancaria o di ogni altra garanzia accettabile ammessa dalla legge dello Stato contraente sul territorio del quale il fondo è costituito e ritenuta soddisfacente dal tribunale o da ogni altra autorità competente.

4. La distribuzione del fondo tra i creditori si effettua proporzionalmente all'ammontare dei crediti ammessi.

5. Se, prima della distribuzione del fondo, il proprietario, un suo agente o mandatario, od ogni altra persona che gli fornisca l'assicurazione o altra garanzia finanziaria ha, in seguito all'incidente, versato un indennizzo per il danno da inquinamento, tale persona subentra, per l'ammontare pagato, nei diritti che la persona indennizzata avrebbe avuto ai sensi della presente Convenzione.

6. Il diritto di surrogazione previsto al paragrafo 5 del presente articolo può essere esercitato da una persona diversa da quelle menzionate in detto paragrafo per quanto riguarda ogni somma che tale persona abbia versato per riparare il danno causato dall'inquinamento, purché tale surrogazione sia autorizzata dalla legislazione nazionale applicabile.

7. Allorché il proprietario od ogni altra persona provi che potrebbe essere costretto a pagare in data successiva in tutto o in parte una somma per la quale avrebbe goduto di una surrogazione in base ai paragrafi 5 e 6 del presente articolo se l'indennità fosse stata versata prima della distribuzione del fondo, il tribunale od altra autorità competente dello Stato ove il fondo è costituito può ordinare che venga riservata provvisoriamente una somma sufficiente per permettere all'interessato di fare valere ulteriormente i propri diritti sul fondo.

8. Se ragionevoli, le spese incorse ed i sacrifici consentiti volontariamente dal proprietario al fine di evitare o di ridurre l'inquinamento gli conferiscono dei diritti equivalenti a quelli degli altri creditori sul fondo.

9.

- a) L'«unità di conto» di cui al paragrafo 1 del presente articolo è il diritto speciale di prelievo definito dal Fondo monetario internazionale. Gli importi di cui al paragrafo 1 sono convertiti in moneta nazionale in base al valore di detta moneta rispetto al diritto speciale di prelievo, alla data di costituzione del fondo contemplato nel paragrafo 3. Il valore, in diritti speciali di prelievo, della moneta nazionale di uno Stato contraente membro del Fondo monetario internazionale è calcolato secondo il metodo di valutazione applicato dal Fondo monetario internazionale alla data in questione per le sue operazioni e transazioni. Il valore, in diritti speciali di prelievo, della moneta nazionale di uno Stato contraente non membro del Fondo monetario internazionale è calcolato secondo quanto stabilito da detto Stato.
- b) Tuttavia, uno Stato contraente non membro del Fondo monetario internazionale e la cui legislazione non permette di applicare le disposizioni del paragrafo 9a), può, al momento della ratifica, dell'accettazione o dell'approvazione della presente Convenzione, o dell'adesione alla medesima, o in qualunque altro momento successivo, dichiarare che l'unità di conto di cui al paragrafo 9a) è pari a 15 franchi-oro. Il franco-oro considerato nel presente paragrafo corrisponde a 65,5 milligrammi d'oro al titolo di 900 millesimi di fino. La conversione del franco-oro nella moneta nazionale è effettuata conformemente alla legislazione dello Stato interessato.
- c) Il calcolo menzionato nell'ultimo periodo del paragrafo 9a) e la conversione di cui al paragrafo 9b) devono essere fatti, per quanto possibile, in modo che gli importi previsti nel paragrafo 1 corrispondano in moneta nazionale al valore reale che risulterebbe dall'applicazione dei primi tre periodi del paragrafo 9a). Gli Stati contraenti comunicano al depositario il loro metodo di calcolo conformemente al paragrafo 9a) o i risultati della conversione conformemente al paragrafo 9b), secondo i casi, al momento del deposito del loro strumento di ratifica, di accettazione o di approvazione della presente Convenzione o di adesione alla medesima e ogniquale volta abbia luogo una modifica di tale metodo di calcolo o di tali risultati.

10. Ai fini del presente articolo, la stazza della nave è la stazza lorda determinata conformemente alle norme sulla stazzatura previste nell'Allegato I della Convenzione internazionale del 1969 sulla stazzatura delle navi.

11. L'assicuratore od ogni altra persona che presti la garanzia finanziaria può costituire un fondo in conformità del presente articolo, alle stesse condizioni e con gli stessi effetti che se il fondo fosse stato costituito dal proprietario. Tale fondo può essere costituito anche se, in virtù delle disposizioni di cui al paragrafo 2, il proprietario non ha diritto di limitare la propria responsabilità, ma in questo caso la costituzione non pregiudica i diritti delle vittime nei confronti del proprietario.

Articolo VI

1. Quando, dopo l'incidente, il proprietario ha costituito un fondo in applicazione dell'[articolo V](#) ed ha il diritto di limitare la propria responsabilità,

- a) nessun diritto ad un indennizzo per danni da inquinamento che risultino dall'incidente può essere esercitato sugli altri beni del proprietario,
- b) il tribunale o le autorità competenti di ogni Stato contraente ordinano la liberazione della nave o di ogni altro bene appartenente al proprietario che siano

state sequestrati a seguito di una richiesta di risarcimento per i danni da inquinamento causati dallo stesso incidente, ed agisce allo stesso modo nei confronti di ogni cauzione od altra garanzia depositata allo scopo di evitare tali sequestri.

2. Le disposizioni precedenti tuttavia si applicano soltanto se il richiedente può rivolgersi al tribunale che controlla il fondo e se il fondo può effettivamente essere utilizzato per soddisfare la sua richiesta.

Articolo VII

1. Il proprietario di una nave immatricolata in uno Stato contraente e che trasporti più di 2000 tonnellate di idrocarburi alla rinfusa come carico è tenuto a fornire una assicurazione od altra garanzia finanziaria, quale una garanzia bancaria o un certificato rilasciato da un fondo internazionale di indennizzo, dell'ammontare fissato secondo i limiti di responsabilità previsti all'[articolo V paragrafo 1](#) per coprire la propria responsabilità per i danni da inquinamento conformemente alle disposizioni della presente Convenzione.

2. Un certificato attestante che un'assicurazione o un'altra garanzia finanziaria è in corso di validità conformemente alle disposizioni della presente Convenzione è rilasciato per ogni nave dopo che l'autorità competente dello Stato contraente abbia accertato che la nave soddisfa le disposizioni del paragrafo 1. Se si tratta di una nave immatricolata in uno Stato contraente, il certificato può essere rilasciato o autenticato dall'autorità competente dello Stato di immatricolazione della nave; se si tratta di una nave non immatricolata in uno Stato contraente, il certificato può essere rilasciato o autenticato dall'autorità di qualsiasi Stato contraente. Il certificato deve essere conforme al modello unito in allegato e contenere le seguenti informazioni:

- a) nome della nave e porto di immatricolazione;
- b) nome del proprietario e luogo ove egli ha la principale sede di affari,
- c) tipo di garanzia;
- d) nome e luogo della principale sede dell'assicuratore o di altra persona che conceda la garanzia e, ove occorra, luogo della sede presso la quale l'assicurazione o la garanzia è stata stipulata o concessa;
- e) periodo di validità del certificato che non dovrà superare quello dell'assicurazione o della garanzia.

3. Il certificato viene redatto nella lingua o nelle lingue ufficiali dello Stato che lo rilascia. Se la lingua utilizzata non è né l'inglese né il francese il testo dovrà essere tradotto in una di tali lingue.

4. 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 dello Stato che ha rilasciato o autenticato il certificato.

5. Un'assicurazione o altra garanzia finanziaria che possono decadere, per un motivo diverso dallo spirare del termine di validità indicato nel certificato in applicazione del paragrafo 2 del presente articolo, prima dello spirare di un termine di tre mesi a partire dal

giorno in cui ne sia stato dato preavviso all'autorità di cui al paragrafo 4 del presente articolo, non sono conformi alle disposizioni del presente articolo, a meno che il certificato non sia stato restituito a questa autorità o un nuovo certificato valido non sia stato rilasciato prima della scadenza di detto termine. Le disposizioni che precedono si applicano del pari ad ogni modifica dell'assicurazione o della garanzia finanziaria che abbia per effetto di renderla tale da non soddisfare più le disposizioni del presente articolo.

6. Lo Stato di immatricolazione determina le condizioni del rilascio e della validità del certificato, fatte salve le disposizioni del presente articolo.

7. I certificati rilasciati o autenticati sotto la responsabilità di uno Stato contraente, in applicazione del paragrafo 2, sono riconosciuti dagli altri Stati contraenti ai fini della presente Convenzione e sono considerati da detti Stati come aventi lo stesso valore dei certificati rilasciati o autenticati da essi stessi, anche se si tratta di una nave non immatricolata in uno Stato contraente. Uno Stato contraente può in ogni momento richiedere allo Stato che ha rilasciato o autenticato il certificato di procedere ad uno scambio di opinioni ove ritenga che l'assicuratore o il garante indicato nel certificato non sia finanziariamente in grado di far fronte agli obblighi imposti dalla Convenzione.

8. Ogni richiesta di riparazione per danni dovuti all'inquinamento può essere formulata direttamente nei confronti dell'assicuratore o della persona la quale fornisca la garanzia finanziaria che copre la responsabilità del proprietario per i danni da inquinamento. In tal caso, il convenuto può invocare i limiti di responsabilità previsti dall'[articolo V paragrafo 1](#), anche se il proprietario non ha diritto di limitare la propria responsabilità conformemente all'[articolo V paragrafo 2](#). Il convenuto può inoltre avvalersi dei mezzi di difesa di cui il proprietario si potrebbe servire, ad eccezione di quelli che derivano dal fallimento o dalla messa in liquidazione del proprietario. Il convenuto può inoltre avvalersi del fatto che i danni da inquinamento risultano da colpa intenzionale del proprietario stesso ma non può avvalersi di qualsiasi altro mezzo di difesa che avrebbe potuto invocare nel caso di una azione del proprietario nei suoi riguardi. Il convenuto può in ogni caso obbligare il proprietario a intervenire nel processo.

9. Ogni fondo costituito da un'assicurazione o altra garanzia finanziaria in applicazione del paragrafo 1 del presente articolo è disponibile solo per il pagamento degli indennizzi dovuti in base alla presente Convenzione.

10. Uno Stato contraente non autorizza una nave sottoposta alle disposizioni del presente articolo e battente la propria bandiera a commerciare se tale nave non è fornita di un certificato rilasciato in applicazione del paragrafo 2 o 12 del presente articolo.

11. Fatte salve le disposizioni del presente articolo, ogni Stato contraente provvede affinché, in base alla propria legislazione nazionale, una assicurazione o altra garanzia finanziaria rispondente alle esigenze del paragrafo 1 del presente articolo coprano ogni nave, qualunque ne sia il luogo d'immatricolazione, che entri nei suoi porti o che li lasci o che arrivi ad una stazione terminale situata al largo delle coste nel proprio mare territoriale o che ne parta quando essa trasporti effettivamente come carico più di 2000 tonnellate di idrocarburi alla rinfusa.

12. Alle navi di proprietà dello Stato che non sono coperte da un'assicurazione o da garanzia finanziaria le pertinenti disposizioni del presente articolo non si applicano. Tali

navi devono tuttavia essere munite di un certificato rilasciato dalle autorità competenti dello Stato di immatricolazione che attesti che la nave è di proprietà di tale Stato e che la sua responsabilità è coperta nell'ambito dei limiti previsti dall'[articolo V paragrafo 12](#). Tale certificato dovrà essere conforme per quanto possibile al modello prescritto al paragrafo 2 del presente articolo.

Articolo VIII

I diritti ad un risarcimento che sono previsti dalla presente Convenzione si estinguono in mancanza di un'azione giudiziaria che sia intentata in applicazione delle disposizioni in essa contenute nel termine di tre anni a partire dalla data in cui si è verificato il danno.

Tuttavia, nessuna azione può essere intentata dopo un termine di sei anni, a partire dalla data in cui si è verificato l'incidente che ha causato il danno.

Quando tale incidente si sia verificato in tempi diversi, il termine di sei anni decorrerà dalla data in cui l'incidente si è prodotto per la prima volta.

Articolo IX

1. Se un incidente ha causato un danno da inquinamento sul territorio, ivi compreso il mare territoriale, o in una zona così come è definita nell'articolo II, di uno o più Stati contraenti, o se sono state adottate misure di salvaguardia per prevenire o attenuare ogni danno da inquinamento su tale territorio, ivi compreso il mare territoriale, o in tale zona, la domanda di indennizzo può essere presentata soltanto davanti ai tribunali di detto o detti Stati contraenti. Il convenuto deve essere informato, entro un termine ragionevole, della presentazione di tali domande.

2. Ogni Stato contraente provvederà a che i propri tribunali abbiano competenza per conoscere tali azioni in materia di risarcimento.

3. Dopo la costituzione del fondo in conformità delle disposizioni dell'[articolo V](#), i tribunali dello Stato ove è costituito il fondo stesso sono i soli competenti a pronunciarsi su tutte le questioni di ripartizione e distribuzione del fondo.

Articolo X

1. Ogni sentenza pronunciata da un tribunale competente in base all'articolo IX, che sia diventata esecutiva nello Stato d'origine ove non possa più essere oggetto di ricorso ordinario, è riconosciuta in ogni altro Stato contraente a meno che:

- a) la sentenza sia stata ottenuta con la frode;
- b) il convenuto non sia stato avvertito entro un termine ragionevole e posto in grado di presentare la propria difesa.

2. Ogni sentenza riconosciuta in base al primo paragrafo del presente articolo sarà esecutiva in ogni Stato contraente non appena saranno state espletate tutte le formalità richieste in detto Stato. Tali formalità non permetteranno tuttavia il riesame nel merito della questione.

Articolo XI

1. Le disposizioni della presente Convenzione non si applicano alle navi da guerra ed alle

altre navi appartenenti ad uno Stato o gestite da esso e adibite, nel periodo considerato, esclusivamente ad un servizio di Stato non commerciale.

2. Per quanto concerne le navi che appartengono ad uno Stato contraente e che sono utilizzate per scopi commerciali, ogni Stato può essere perseguito dinanzi agli organi giurisdizionali di cui all'articolo IX e deve rinunciare a tutti i mezzi di difesa di cui si potrebbe valere nella sua qualità di Stato sovrano.

Articolo XII

La presente Convenzione prevale su tutte le convenzioni internazionali che, alla data in cui essa è aperta alla firma, siano in vigore o aperte alla firma, alla ratifica o all'adesione, solo nella misura in cui tali convenzioni dovessero essere in contrasto con essa; tuttavia la presente disposizione non pregiudica gli obblighi degli Stati contraenti nei confronti di Stati non contraenti derivanti da tali convenzioni.

Articolo XII bis - Disposizioni transitorie

Nel caso in cui uno Stato, al momento di un incidente, sia nel contempo Parte della presente Convenzione e della Convenzione del 1969 sulla responsabilità, si applicano le disposizioni transitorie seguenti:

- a) se un incidente ha causato danni da inquinamento compresi nel campo di applicazione della presente Convenzione, la responsabilità regolata da quest'ultima è considerata assunta se e nella misura in cui essa sia disciplinata anche dalla Convenzione del 1969 sulla responsabilità;
- b) se un incidente ha causato danni da inquinamento compresi nel campo di applicazione della presente Convenzione e lo Stato è Parte della presente Convenzione e della Convenzione internazionale del 1971 sull'istituzione di un Fondo internazionale di indennizzo per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi, la responsabilità che resta da assumere dopo l'applicazione delle disposizioni del paragrafo a) del presente articolo è disciplinata dalla presente Convenzione solo nella misura in cui i danni da inquinamento non siano pienamente risarciti in applicazione delle disposizioni di detta Convenzione del 1971;
- c) ai fini dell'applicazione dell'[articolo III paragrafo 4](#) della presente Convenzione, l'espressione «la presente Convenzione» va interpretata, secondo il caso, come la presente Convenzione o la Convenzione del 1969 sulla responsabilità;
- d) ai fini dell'applicazione dell'[articolo V paragrafo 3](#) della presente Convenzione, l'ammontare totale del fondo che deve essere costituito è ridotto dell'importo per il quale la responsabilità è considerata assunta conformemente al paragrafo a) del presente articolo.

Articolo XII ter - Clausole finali

Le clausole finali della presente Convenzione sono gli articoli 12-18 del Protocollo del 1992 che modifica la Convenzione del 1969 sulla responsabilità. Nella presente Convenzione, i riferimenti agli Stati contraenti sono considerati riferimenti agli Stati contraenti del presente Protocollo.

Articolo XIII

1. La presente Convenzione resta aperta alla firma sino al 31 dicembre 1970 e resta successivamente aperta all'adesione.

2. Gli Stati membri dell'Organizzazione delle Nazioni Unite, di uno qualsiasi dei suoi enti specializzati o dell'Agenzia internazionale dell'energia atomica, o parti dello Statuto della Corte internazionale di Giustizia, possono divenire parti della presente Convenzione mediante:

- a) la firma senza riserva di ratifica, accettazione o approvazione;
- b) la firma con riserva di ratifica, accettazione o approvazione seguita dalla ratifica, accettazione o approvazione;
- c) l'adesione.

Articolo XIV

1. La ratifica, l'accettazione, l'approvazione o l'adesione si effettuano mediante il deposito di uno strumento in buona e debita forma presso il Segretario generale dell'Organizzazione.

2. Ogni strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione, depositato dopo l'entrata in vigore di un emendamento alla presente Convenzione nei confronti di tutti gli Stati contraenti della Convenzione, o dopo l'adempimento di tutte le formalità richieste per l'entrata in vigore dell'emendamento nei confronti di detti Stati contraenti, sarà ritenuto riferito alla Convenzione modificata dall'emendamento.

Articolo XV

1. La presente Convenzione entra in vigore novanta giorni dopo la data in cui i governi di otto Stati, di cui cinque rappresentino Stati che abbiano almeno un milione di tonnellate di stazza lorda in navi-cisterna ciascuno, l'abbiano firmata senza riserva di ratifica, accettazione o approvazione, o abbiano depositato uno strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione presso il Segretario generale dell'Organizzazione.

2. Per ciascuno degli Stati che ratifichino, accettino, approvino la Convenzione, o vi aderiscano successivamente, questa entra in vigore novanta giorni dopo il deposito del relativo strumento da parte di tale Stato.

Articolo XVI

1. La presente Convenzione può essere denunciata da uno qualsiasi degli Stati dopo l'entrata in vigore nei suoi confronti.

2. La denuncia si effettua mediante il deposito di uno strumento presso il Segretario generale dell'Organizzazione.

3. La denuncia prende effetto un anno dopo la data del deposito dello strumento presso il Segretario generale dell'Organizzazione o allo spirare di ogni periodo più lungo che potrà essere specificato nello strumento stesso.

Articolo XVII

1. L'Organizzazione delle Nazioni Unite, quando assume la responsabilità dell'amministrazione di un territorio, od ogni Stato contraente incaricato di curare le relazioni internazionali di un territorio, consulta al più presto possibile le autorità competenti di tale territorio o adotta ogni altra misura del caso per estendere ad esso l'applicazione della presente Convenzione e, in ogni momento, mediante notifica scritta indirizzata al Segretario generale dell'Organizzazione, rende noto che una tale estensione ha avuto luogo.

2. L'applicazione della presente Convenzione è estesa al territorio indicato nella notifica a partire dalla data di ricevimento di questa o da ogni altra data che venga indicata.

3. L'Organizzazione delle Nazioni Unite, od ogni Stato contraente che abbia fatto una dichiarazione in base al primo paragrafo del presente articolo, può in ogni momento, dopo la data in cui l'applicazione della Convenzione è stata in tal modo estesa ad un territorio, far riconoscere, mediante notifica scritta indirizzata al Segretario generale dell'Organizzazione, che la presente Convenzione cessa di applicarsi al territorio indicato nella notifica.

4. La presente Convenzione cessa di applicarsi al territorio indicato nella notifica un anno dopo la data del suo ricevimento da parte del Segretario generale dell'Organizzazione o allo spirare di ogni altro periodo più lungo specificato nella notifica.

Articolo XVIII

1. L'Organizzazione può indire una Conferenza che abbia per scopo la revisione o la modifica della presente Convenzione.

2. L'Organizzazione convoca una conferenza degli Stati contraenti aventi per oggetto la revisione o la modifica della presente Convenzione su richiesta di almeno un terzo degli Stati contraenti.

Articolo XIX

1. La presente Convenzione sarà depositata presso il Segretario generale dell'Organizzazione.

2. Il Segretario generale dell'Organizzazione:

- a) informa tutti gli Stati che hanno firmato la Convenzione o che vi hanno aderito:
 - i) di ogni nuova firma o deposito di un nuovo strumento e della data in cui tale firma o deposito sono avvenuti;
 - ii) di ogni deposito di strumento di denuncia della presente Convenzione e della data in cui tale deposito è avvenuto;
 - iii) dell'estensione della presente Convenzione ad ogni territorio in base al paragrafo 1 dell'articolo XVII e della cessazione di ogni estensione suddetta in base al

paragrafo 4 dello stesso articolo, indicando in ogni caso la data in cui l'estensione della presente Convenzione ha preso o prenderà fine;

- b) trasmette copie conformi della presente Convenzione a tutti gli Stati firmatari e a tutti gli Stati aderenti.

Articolo XX

Non appena la presente Convenzione entra in vigore il Segretario generale dell'Organizzazione ne trasmette il testo al Segretario delle Nazioni Unite per la registrazione e la pubblicazione conformemente all'articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite.

Articolo XXI

La presente Convenzione viene redatta in un solo esemplare nelle lingue inglese e francese, i due testi facenti ugualmente fede. Vengono approntate delle traduzioni ufficiali nelle lingue russa e spagnola che sono depositate con l'originale firmato.

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

Fatto a Bruxelles, il 29 novembre 1969.

Allegato

Certificato di assicurazione o di altra garanzia finanziaria relativa alla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi

Rilasciato in conformità delle disposizioni dell'articolo VII della Convenzione internazionale del 1992 sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi.

*Nome della nave | Lettere o numeri distintivi | Porto d'immatricolazione |
Nome e indirizzo del proprietario |*

Il sottoscritto garantisce che la nave sopraindicata è coperta da una polizza di assicurazione o da un'altra garanzia finanziaria in conformità delle disposizioni dell'articolo VII della Convenzione internazionale del 1992 sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi.

Tipo di garanzia

*testo consolidato
in Italiano*

Durata della garanzia

Nome e indirizzo dell'assicuratore (o degli assicuratori) e/o del garante (o dei garanti)

Nome | Indirizzo

Questo certificato è valido fino al

Rilasciato o autenticato dal Governo di (nome completo dello Stato)

Fatto a (luogo) il (data)

(firma e qualifica del funzionario che rilascia o autentica il certificato)

Note :

1. La designazione dello Stato può, se richiesto, indicare l'autorità pubblica competente del Paese nel quale il certificato è rilasciato.
 2. Se l'ammontare totale della garanzia deriva da fonti diverse, occorre indicare l'ammontare fornito da ognuna di esse.
 3. Se la garanzia è fornita in forme diverse, occorre enumerarle.
 4. Alla voce «Durata della garanzia» occorre precisare la data in cui questa entra in vigore.
-