

**CONVENZIONE INTERNAZIONALE SULLA RESPONSABILITÀ CIVILE PER I DANNI
CAUSATI DALL'INQUINAMENTO DERIVANTE DAL COMBUSTIBILE DELLE NAVI
(Londra, 23 marzo 2001)**

[Articolo 1](#) - Definizioni

[Articolo 2](#) - Campo d'applicazione

[Articolo 3](#) - Responsabilità dell'armatore della nave

[Articolo 4](#) - Esclusioni

[Articolo 5](#) - Avvenimenti che coinvolgono due o più navi

[Articolo 6](#) - Limitazione della responsabilità

[Articolo 7](#) - Assicurazione o garanzia finanziaria obbligatoria

[Articolo 8](#) - Termini di prescrizione

[Articolo 9](#) - Competenza giurisdizionale

[Articolo 10](#) - Riconoscimento ed esecuzione

[Articolo 11](#) - Clausola di prevalenza

[Articolo 12](#) - Firma, ratifica, accettazione, approvazione e adesione

[Articolo 13](#) - Stati con più ordinamenti giuridici

[Articolo 14](#) - Entrata in vigore

[Articolo 15](#) - Denuncia

[Articolo 16](#) - Revisione o modifica

[Articolo 17](#) - Depositario

[Articolo 18](#) - Trasmissione alle Nazioni Unite

[Articolo 19](#) - Lingue

GLI STATI CONTRAENTI DELLA PRESENTE CONVENZIONE,

RAMMENTANDO l'articolo 194 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, del 1982, ai cui sensi gli Stati adottano tutte le misure atte a prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento dell'ambiente marino,

RAMMENTANDO ALTRESÌ l'articolo 235 della medesima Convenzione, il quale prevede che al fine di assicurare l'indennizzo rapido e adeguato per qualunque danno derivato dall'inquinamento dell'ambiente marino, gli Stati collaborano per assicurare l'ulteriore sviluppo delle pertinenti norme del diritto internazionale,

CONSTATANDO il successo della Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni dovuti all'inquinamento da idrocarburi, del 1992 e della Convenzione internazionale sull'istituzione di un Fondo internazionale per il risarcimento dei danni dovuti ad inquinamento da

idrocarburi, del 1992, nell'assicurare il risarcimento delle persone che subiscono danni causati dall'inquinamento derivante da fuoriuscite o scarichi in mare di idrocarburi trasportati alla rinfusa dalle navi,

CONSTATANDO ALTRESÌ l'adozione della Convenzione internazionale sulla responsabilità e l'indennizzo per i danni causati dal trasporto via mare di sostanze nocive e potenzialmente pericolose, del 1996, intesa a fornire un indennizzo adeguato, rapido e effettivo dei danni causati da avvenimenti relativi al trasporto via mare di sostanze nocive e potenzialmente pericolose,

RICONOSCENDO l'importanza di definire una responsabilità precisa per tutte le forme di inquinamento da idrocarburi e di prevedere nel contempo un'adeguata limitazione del livello di detta responsabilità;

CONSIDERANDO che sono necessarie misure complementari per garantire il pagamento di un indennizzo adeguato, rapido e effettivo dei danni causati dall'inquinamento derivante da fughe o scarichi di combustibile delle navi,

DESIDEROSI di adottare norme e procedure internazionali uniformi atte a disciplinare le questioni relative alla responsabilità e a fornire un indennizzo adeguato in tali casi,

HANNO CONVENUTO quanto segue:

Articolo 1

Definizioni

Ai fini della presente Convenzione valgono le seguenti definizioni:

- 1) "nave": ogni imbarcazione o apparecchio galleggiante, di qualsiasi natura che viaggi per mare;
- 2) "persona": qualsiasi persona fisica o persona giuridica di diritto pubblico o privato, inclusi gli Stati e gli enti politici nei quali si suddividono;
- 3) "armatore della nave": l'armatore, incluso il proprietario registrato, il noleggiatore a scafo nudo, il gestore e l'operatore della nave;
- 4) "proprietario registrato": 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 e gestite da una società che, in tale Stato sia registrata come gestore di dette navi, con il termine di "proprietario registrato" si intende detta compagnia;

5) "combustibile": qualsiasi idrocarburo minerale, incluso l'olio lubrificante, utilizzato o destinato ad essere utilizzato per i servizi o la propulsione della nave, e ogni suo residuo;

6) "Convenzione responsabilità civile": la Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni dovuti all'inquinamento da idrocarburi, del 1992, modificata;

7) "misure preventive": tutte le ragionevoli misure adottate da qualsiasi persona a seguito di un incidente allo scopo di prevenire o limitare l'inquinamento;

8) "avvenimento": qualsiasi evento o serie di eventi della stessa origine da cui risultino danni da inquinamento o che diano luogo a un rischio grave e imminente di tali danni;

9) "danni da inquinamento":

a) qualsiasi perdita o danno all'esterno della nave causati da inquinamento che risulti da una fuga o dallo scarico di combustibile ovunque tale fuga o scarico avvengano, fermo restando che l'indennizzo per il degrado dell'ambiente, a prescindere dal mancato guadagno dovuto a tale degrado, è limitato ai costi di ragionevoli misure di ripristino effettivamente intraprese o da intraprendere; e

b) il costo delle misure preventive e le perdite o i danni ulteriori causati da tali misure;

10) "Stato di immatricolazione della nave": per le navi immatricolate, è lo Stato nel cui registro sono iscritte; per le navi non immatricolate, è lo Stato la cui bandiera sono autorizzate a battere;

11) "stazza lorda": è la stazza lorda calcolata conformemente alle norme in materia di stazzatura di cui all'allegato 1 della Convenzione internazionale per la stazzatura delle navi, del 1969;

12) "Organizzazione": l'Organizzazione marittima internazionale;

13) "Segretario generale": il Segretario generale dell'Organizzazione.

Articolo 2

Campo d'applicazione

La presente Convenzione si applica esclusivamente:

a) ai danni da inquinamento causati:

i) nel territorio di uno Stato contraente, incluso il suo mare territoriale;

ii) nella zona economica esclusiva di uno Stato contraente istituita ai sensi del diritto internazionale o, se uno Stato contraente non ha istituito tale zona, in un'area situata oltre il mare territoriale di detto Stato e ad esso adiacente, determinata da tale Stato in conformità del diritto internazionale con un limite massimo di 200 miglia marine dalle linee di base da cui è misurata la larghezza del mare territoriale;

b) alle misure preventive, ovunque esse siano adottate, destinate a evitare o ridurre al minimo tali danni.

Articolo 3

Responsabilità dell'armatore della nave

1. Fatto salvo quanto previsto dai paragrafi 3 e 4, l'armatore della nave al momento di un avvenimento è responsabile dei danni da inquinamento causati da qualsiasi combustibile presente a bordo o proveniente dalla nave; se un avvenimento consiste in una serie di eventi che hanno la stessa origine, la responsabilità ricade su colui che era armatore della nave quando si è verificato il primo di tali eventi.

2. Se più persone sono responsabili in virtù del paragrafo 1, la loro responsabilità è solidale.

3. L'armatore della nave non è responsabile dei danni da inquinamento se dimostra che tali danni:

a) risultano da un atto di guerra, da ostilità, da una guerra civile, da un'insurrezione o da un fenomeno naturale di carattere eccezionale, inevitabile ed ineluttabile; o

b) risultano interamente da un'azione o un'omissione intenzionali di un terzo allo scopo di causare un danno; o

c) risultano interamente dalla negligenza o da altra azione indebita 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.

4. Se l'armatore della nave riesce a provare che i danni da inquinamento risultano, interamente o in parte, da un'azione o un'omissione intenzionali compiute dalla persona che ha subito i danni, o dalla negligenza di tale persona, detto armatore può venire esonerato completamente o in parte dalla propria responsabilità nei confronti della persona in questione.

5. Le richieste di indennizzo dei danni da inquinamento possono essere formulate contro l'armatore della nave soltanto in base alla presente Convenzione.

6. Le disposizioni della presente Convenzione lasciano impregiudicato il diritto di ricorso di cui l'armatore della nave gode indipendentemente dalla presente Convenzione.

Articolo 4

Esclusioni

1. La prEsente CoNvenZiOne non si applica ai danni da inquinamento contemplati dalla Convenzione sulla responsabilità civile, a prescindere dal fatto che sia o meno dovuto un indennizzo per tali danni in virtù di detta Convenzione.

2. Fatto salvo quanto previsto al paragrafo 3, le disposizioni della presente Convenzione non si applicano alle navi da guerra, alle navi da guerra ausiliarie e alle altre navi appartenenti ad uno Stato o gestite da esso e adibite, nel periodo considerato, esclusivamente ad un servizio pubblico non commerciale.

3. Uno Stato contraente può decidere di applicare la presente Convenzione alle navi da guerra o alle altre navi di cui al paragrafo 2; in tal caso esso notifica la sua decisione al Segretario generale precisando le condizioni e modalità di tale applicazione.

4. Per quanto concerne le navi che appartengono ad uno Stato contraente e che sono utilizzate per scopi commerciali, ogni Stato può essere citato dinanzi agli organi giurisdizionali di cui all'articolo 9 e deve rinunciare a tutti i mezzi di difesa di cui si potrebbe valere in quanto Stato sovrano.

Articolo 5

Avvenimenti che coinvolgono due o più navi

Se si verifica un avvenimento che coinvolge due o più navi e ne risultano danni da inquinamento gli armatori di tutte le navi interessate, salvo che siano esonerati ai sensi dell'articolo 3, sono responsabili in solido della totalità dei danni che non possono essere ragionevolmente ripartiti.

Articolo 6

Limitazione della responsabilità

Le disposizioni della presente Convenzione lasciano impregiudicato il diritto l'armatore della nave e della persona, o delle persone, che forniscono l'assicurazione o un'altra garanzia finanziaria di limitare la sua responsabilità in virtù di qualsiasi regime nazionale o internazionale applicabile, quale la Convenzione del 1976 sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi, modificata.

Articolo 7

Assicurazione o garanzia finanziaria obbligatoria

1. Il proprietario registrato di una nave di stazza lorda superiore a 1000 registrata in uno Stato contraente è tenuto a sottoscrivere un'assicurazione od altra garanzia finanziaria, quale una garanzia di una banca o di un istituto finanziario analogo, per coprire la propria responsabilità per i danni da inquinamento per un importo equivalente ai limiti di responsabilità previsti dal regime di nazionale o internazionale di limitazione applicabile, ma in ogni caso non superiore a un importo calcolato in conformità della Convenzione del 1976 sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi, modificata.

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

a) nome della nave, lettere o numero di identificazione e porto di registrazione;

b) nome del proprietario registrato e luogo ove egli ha la principale sede di affari;

c) numero IMO di identificazione della nave;

d) tipo e durata della garanzia;

e) nome e luogo della principale sede di affari dell'assicuratore o di altra persona che concede la garanzia e, ove occorra, luogo della sede di affari presso la quale è stata stipulata l'assicurazione o concessa la garanzia;

f) periodo di validità del certificato che non dovrà superare quello dell'assicurazione o della garanzia.

3. a) Uno Stato contraente può autorizzare un'istituzione o un organismo da esso riconosciuto a rilasciare il certificato di cui al paragrafo 2. Detta istituzione o organismo informa lo Stato in questione del rilascio di ciascun certificato. In ogni caso lo Stato contraente garantisce in toto che il certificato rilasciato è completo ed esatto e si impegna a provvedere affinché siano prese le misure necessarie a soddisfare tale obbligo.

b) Gli Stati contraenti notificano al Segretario generale:

i) le responsabilità e le condizioni specifiche dell'autorizzazione concessa all'istituzione o all'organismo da essi riconosciuti;

ii) la revoca di tale autorizzazione;

iii) la data dalla quale detta autorizzazione o la sua revoca prendono effetto.

L'autorizzazione concessa non prende effetto prima che siano trascorsi tre mesi a decorrere dalla data in cui la notifica a tal fine è stata trasmessa al Segretario generale.

c) L'istituzione o l'organismo autorizzato a rilasciare i certificati in conformità del presente paragrafo ha, come minimo, la facoltà di revocare i certificati se non sussistono più le condizioni in cui sono stati rilasciati. In ogni caso l'istituzione o l'organismo informa della revoca lo Stato per conto del quale il certificato era stato rilasciato.

4. Il certificato è redatto nella lingua o nelle lingue ufficiali dello Stato che lo rilascia. Se la lingua utilizzata non è né l'inglese, né il francese, né lo spagnolo, il testo dovrà essere corredato di una traduzione in una di tali lingue e, previa decisione dello Stato, la lingua ufficiale di tale Stato può essere omessa.

5. Il certificato deve trovarsi a bordo della nave e una copia deve essere depositata presso l'autorità che tiene il registro di immatricolazione della nave o, se la nave non è registrata in uno Stato contraente, presso l'autorità che ha rilasciato o autenticato il certificato.

6. Non sono conformi alle disposizioni del presente articolo le assicurazioni o altre garanzie finanziarie che, per un motivo diverso dalla scadenza del termine di validità indicato nel certificato in virtù del paragrafo 2, possono scadere prima della fine di un periodo di tre mesi a partire dal giorno in cui ne è stato dato preavviso all'autorità di cui al paragrafo 5, a meno che il certificato sia stato restituito a detta autorità o ne sia stato rilasciato uno nuovo entro tale termine. Le disposizioni che precedono si applicano altresì ad ogni modifica in seguito alla quale l'assicurazione o la garanzia finanziaria non soddisfa più le disposizioni del presente articolo.

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

8. Nessuna disposizione della presente Convenzione può essere interpretata in modo da ostare a che uno Stato contraente dia credito alle informazioni ottenute da altri Stati, dall'Organizzazione o da altre organizzazioni internazionali in merito alla situazione finanziaria degli assicuratori o dei prestatori della garanzia finanziaria ai fini della presente Convenzione. In tal caso lo Stato contraente che dà credito a tali informazioni non è sollevato dalla sua responsabilità in quanto Stato che ha rilasciato il certificato di cui al paragrafo 2.

9. Ai fini della presente Convenzione, ciascuno Stato contraente riconosce i certificati rilasciati o autenticati sotto la responsabilità di un altro Stato contraente e li considera equivalenti a quelli da esso stesso rilasciati o autenticati, anche se riguardano una nave non registrata in uno Stato contraente. Uno Stato contraente può in ogni momento chiedere una consultazione con lo Stato che ha rilasciato o autenticato il certificato ove ritenga che l'assicuratore o il garante indicato nel certificato non sia finanziariamente in grado di far fronte agli obblighi imposti dalla Convenzione.

10. Ogni azione per l'indennizzo di danni da inquinamento può essere proposta direttamente nei confronti dell'assicuratore o del prestatore della garanzia finanziaria che copre la responsabilità del proprietario registrato per i danni da inquinamento. In tal caso, il convenuto può avvalersi dei mezzi di difesa di cui l'armatore della nave si potrebbe servire (ad eccezione del fallimento o della messa in liquidazione dell'armatore della nave) compresa la limitazione della responsabilità prevista all'articolo 6. Inoltre, anche se l'armatore della nave non ha diritto di limitare la propria responsabilità conformemente all'articolo 6, il convenuto può limitare la propria responsabilità a un importo pari al valore dell'assicurazione o altra garanzia finanziaria che deve essere sottoscritta ai sensi del paragrafo 1. Il convenuto può altresì avvalersi del fatto che i danni da inquinamento risultano da comportamento doloso dell'armatore stesso ma non può avvalersi di qualsiasi altro mezzo di difesa che avrebbe potuto invocare nel caso di un'azione dell'armatore della nave nei suoi riguardi. Il convenuto può in ogni caso obbligare l'armatore della nave a intervenire nel processo.

11. Uno Stato contraente autorizza ad operare le navi battenti la sua bandiera e soggette alle disposizioni del presente articolo solo se dispongono di un certificato rilasciato in applicazione del paragrafo 2 o 14.

12. Fatte salve le disposizioni del presente articolo, ogni Stato contraente provvede affinché, in base alla propria legislazione nazionale, un'assicurazione o altra garanzia rispondente ai requisiti del paragrafo 1 copra ogni nave di stazza lorda superiore a 1000, qualunque sia il luogo di registrazione, che entra nei suoi porti o che li lascia oppure che arriva ad una stazione terminale situata al largo delle coste nel proprio mare territoriale o ne parte.

13. In deroga al paragrafo 5, uno Stato contraente può notificare al Segretario generale che ai fini del paragrafo 12 le navi non sono tenute ad avere a bordo il certificato di cui al paragrafo 2 o a esibirlo quando entrano nei suoi porti o li lasciano oppure arrivano ad una stazione terminale situata al largo delle coste nel proprio mare territoriale o ne partono, a condizione che lo Stato contraente che rilascia il certificato di cui al paragrafo 2 abbia informato il Segretario generale del fatto che esso conserva una documentazione in formato elettronico, accessibile a tutti gli Stati contraenti, che attesta l'esistenza del certificato e consente agli Stati contraenti di adempiere i propri obblighi in virtù del paragrafo 12.

14. Le pertinenti disposizioni del presente articolo non si applicano alle navi di proprietà dello Stato contraente che non sono coperte da un'assicurazione o da garanzia finanziaria. Tali navi devono tuttavia disporre di un certificato rilasciato dall'autorità competente dello Stato di immatricolazione in cui si attesti che la nave è di proprietà di tale Stato e che la sua responsabilità è coperta nell'ambito dei limiti previsti al paragrafo 1. Tale certificato deve essere conforme per quanto possibile al modello prescritto dal paragrafo 2.

15. All'atto della ratifica, accettazione o approvazione della presente Convenzione o dell'adesione alla stessa, oppure in qualsiasi momento successivo, uno Stato può dichiarare che il presente articolo non si applica alle navi che operano esclusivamente nel suo territorio, ai sensi dell'articolo 2, lettera a), punto i).

Articolo 8

Termini di prescrizione

I diritti all'indennizzo previsti dalla presente Convenzione si estinguono se non viene intentata un'azione giudiziaria in applicazione della stessa entro 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 decorrere dalla data in cui si è verificato l'avvenimento che ha causato il danno. Qualora l'avvenimento consiste in una serie di eventi, il termine di sei anni decorre dalla data in cui si è verificato il primo evento.

Articolo 9

Competenza giurisdizionale

1. Se un avvenimento ha causato un danno da inquinamento nel territorio, ivi compreso il mare territoriale, o in una zona di cui all'articolo 2, lettera a), punto ii), di uno o più Stati contraenti, o se sono state adottate misure preventive per prevenire o attenuare i danni da inquinamento in tale territorio, ivi compreso il mare territoriale, o in tale zona, l'azione per indennizzo nei confronti dell'armatore della nave, dell'assicuratore o del prestatore della garanzia che copre la responsabilità civile dell'armatore della nave, può essere proposta soltanto davanti ai giudici di tali Stati contraenti.

2. Il convenuto deve essere informato, entro un termine ragionevole, di qualsiasi azione intentata ai sensi del paragrafo 1.

3. Ogni Stato contraente provvederà a che i propri organi giurisdizionali abbiano competenza per conoscere delle azioni in materia di indennizzo contemplate dalla presente Convenzione.

Articolo 10

Riconoscimento ed esecuzione

1. Ogni sentenza pronunciata da un giudice competente in conformità dell'articolo 9, che sia diventata esecutiva nello Stato d'origine in cui non può 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 ai sensi del paragrafo 1 è esecutiva in ogni Stato contraente non appena sono state espletate tutte le formalità richieste in detto Stato. Tali formalità non devono tuttavia permettere il riesame nel merito della questione.

Articolo 11

Clausola di prevalenza

La presente Convenzione prevale su tutte le convenzioni che, alla data in cui essa è aperta alla firma, siano in vigore o aperte alla firma, alla ratifica o all'adesione ma solo qualora tali convenzioni siano in contrasto con essa; la presente disposizione lascia tuttavia impregiudicati gli obblighi che dette convenzioni impongono agli Stati contraenti nei confronti di Stati non contraenti della presente Convenzione.

Articolo 12

Firma, ratifica, accettazione, approvazione e adesione

1. La presente Convenzione è aperta alla firma presso la sede dell'Organizzazione dal 1o ottobre 2001 sino al 30 settembre 2002 e resta successivamente aperta all'adesione.

2. Gli Stati possono esprimere il loro consenso ad essere vincolati dalla 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.

3. 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.

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

Articolo 13

Stati con più ordinamenti giuridici

1. Qualora uno Stato sia costituito da due o più unità territoriali nelle quali per le materie oggetto della presente Convenzione vigono ordinamenti giuridici diversi, tale Stato può, al momento della firma, ratifica, accettazione, approvazione o adesione, dichiarare che la presente Convenzione si estende a tutte le sue unità territoriali o soltanto ad una o a più di esse e può in ogni momento modificare tale dichiarazione presentando una nuova dichiarazione.

2. Tale dichiarazione dovrà essere notificata al Segretario generale e dovrà contenere esatta indicazione delle unità territoriali alle quali si applica la presente Convenzione.

3. Nel caso di uno Stato contraente che abbia presentato la predetta dichiarazione:

a) i riferimenti ad uno Stato nella definizione di "proprietario registrato" di cui all'articolo 1, punto 4, devono intendersi come riferimenti ad una siffatta unità territoriale;

b) i riferimenti allo Stato di immatricolazione della nave e, in relazione al certificato di assicurazione obbligatoria, allo Stato di rilascio o di autenticazione devono intendersi come riferimenti, rispettivamente, all'unità territoriale in cui la nave è immatricolata e a quella che rilascia o autentica il certificato;

c) i riferimenti fatti alle disposizioni nazionali nella presente Convenzione devono intendersi come riferimenti alle disposizioni vigenti nell'unità territoriale oggetto della dichiarazione; e

d) i riferimenti agli organi giurisdizionali e alle sentenze che devono essere riconosciute negli Stati contraenti devono intendersi come riferimenti, rispettivamente, agli organi giurisdizionali dell'unità territoriale oggetto della dichiarazione e alle sentenze che devono essere riconosciute in tale unità.

Articolo 14

Entrata in vigore

1. La presente Convenzione entra in vigore un anno dopo la data in cui diciotto Stati, ivi compresi cinque Stati aventi ciascuno almeno un milione di tonnellate complessive di stazza lorda, l'abbiano firmata senza riserva di ratifica, accettazione o approvazione, o abbiano depositato gli strumenti di ratifica, accettazione, approvazione o adesione presso il Segretario generale.

2. Per ogni Stato che ratifica, accetta, approva o aderisce alla Convenzione dopo che sono state soddisfatte le condizioni per l'entrata in vigore di cui al paragrafo 1, essa entra in vigore tre mesi dopo la data di deposito del relativo strumento da parte di tale Stato.

Articolo 15

Denuncia

1. La presente Convenzione può essere denunciata da uno Stato contraente in qualsiasi momento dopo la data in cui la Convenzione è entrata in vigore per tale Stato.

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

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

Articolo 16

Revisione o modifica

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 avente per oggetto la revisione o la modifica della presente Convenzione su richiesta di almeno un terzo degli Stati contraenti.

Articolo 17

Depositario

1. La presente Convenzione è depositata presso il Segretario generale.
2. Il Segretario generale:
 - a) informa tutti gli Stati che hanno firmato la presente Convenzione o che vi hanno aderito per quanto riguarda:
 - i) ogni nuova firma o deposito di uno strumento e la data in cui tale firma o deposito sono avvenuti;
 - ii) la data dell'entrata in vigore della presente Convenzione;
 - iii) ogni deposito di uno strumento di denuncia della presente Convenzione, la data in cui tale deposito è avvenuto e la data in cui ha effetto la denuncia;
 - iv) di altre dichiarazioni o comunicazioni formulate in virtù della presente Convenzione;
 - b) trasmette copie certificate conformi della presente Convenzione a tutti gli Stati firmatari e a tutti gli Stati aderenti.

rticolo 18

Trasmissione alle Nazioni Unite

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

Articolo 19

Lingue

La presente Convenzione è redatta in esemplare unico in lingua araba, cinese, inglese, francese, russa e spagnola, tutti i testi facenti ugualmente fede.

FATTO A LONDRA, addì ventitré marzo duemilauno.

IN FEDE DI CHE i sottoscritti, debitamente autorizzati a tale scopo dai rispettivi governi, hanno firmato la presente Convenzione.