

## COMMISSIONI RIUNITE

### III (Affari esteri e comunitari) e IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

#### S O M M A R I O

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	14
SEDE REFERENTE:	
Adesione della Repubblica italiana alla Convenzione sulla responsabilità civile per i danni dovuti a inquinamento da combustibile delle navi, con allegato, fatta a Londra il 23 marzo 2001, nonché norme di adeguamento dell'ordinamento interno. C. 2450 Governo ( <i>Esame e rinvio</i> ) .....	14

#### UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 13.45 alle 13.50.

#### SEDE REFERENTE

*Mercoledì 16 settembre 2009. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario per le infrastrutture e i trasporti, Mario Mantovani.*

#### La seduta comincia alle 13.50.

**Adesione della Repubblica italiana alla Convenzione sulla responsabilità civile per i danni dovuti a inquinamento da combustibile delle navi, con allegato, fatta a Londra il 23 marzo 2001, nonché norme di adeguamento dell'ordinamento interno.**

**C. 2540 Governo.**

*(Esame e rinvio).*

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Alessandro MARAN (PD), *relatore*, segnala che la Convenzione in esame sulla responsabilità civile conseguente all'inquinamento marino causato da residui di carburante utilizzato per la propulsione delle navi, negoziata in seno all'Organizzazione marittima internazionale (IMO), è già entrata in vigore a livello internazionale il 21 novembre 2008, ricordando che ne sono parti 44 Stati, rappresentanti oltre il 78 per cento del tonnellaggio navale mondiale.

La Convenzione è stata adottata per assicurare alle persone danneggiate dalla perdita di carburanti utilizzati dalle navi un risarcimento adeguato e tempestivo. Il campo di applicazione della Convenzione riguarda i danni occorsi nel mare territoriale e nelle zone economiche esclusive – o in aree marine equivalenti – di pertinenza degli Stati parti; nonché le misure preventive rispetto a possibili danni da inquinamento, ovunque adottate.

Ritiene fondamentale chiarire la nozione di danni da inquinamento ai sensi della Convenzione: essi si definiscono quali perdite o danni causati al di fuori di un natante dall'inquinamento derivato dalla perdita o dallo scarico di carburanti, a

condizione che il risarcimento per la compromissione dell'ambiente — fatta esclusione dei mancati profitti da essa eventualmente derivanti — sia limitata ai costi di ragionevoli misure di reintegrazione intraprese o da intraprendere. Della nozione di danni da inquinamento fanno parte altresì i costi delle misure di carattere preventivo, nonché di successive perdite o danni da queste causati.

Osserva quindi che l'impianto fondamentale della Convenzione ricalca quello della Convenzione del 1969 sulla responsabilità civile conseguente a inquinamento marino provocato da petroliere, e come questa prevede la necessità di una copertura assicurativa obbligatoria a carico del proprietario registrato di una nave. Un'altra disposizione fondamentale riguarda, a suo avviso, la possibilità da essa prevista di presentare una richiesta di risarcimento per danni da inquinamento direttamente ad una compagnia assicurativa.

Precisa che lo scopo e la portata della Convenzione in esame si chiariscono meglio considerando le tre risoluzioni adottate dalla Conferenza diplomatica in concomitanza con l'adozione della Convenzione stessa. La prima risoluzione riguarda i limiti di responsabilità, e in essa si esortano tutti gli Stati ancora inadempienti — tra i quali figura l'Italia — a ratificare o aderire al citato Protocollo del 1996. La seconda risoluzione concerne la promozione della cooperazione tecnica nel settore. La terza risoluzione, infine, esorta gli Stati impegnati nell'attuazione della Convenzione del 2001 ad adottare misure di protezione a vantaggio delle persone che operano per evitare o ridurre gli effetti dell'inquinamento da idrocarburi. Gli Stati vengono inoltre invitati a prendere in considerazione, quale modello per le loro normative, le pertinenti disposizioni della Convenzione del 1996 sulla responsabilità e i risarcimenti per danni collegati al trasporto marittimo di sostanze pericolose o nocive.

Passa quindi all'illustrazione del testo della Convenzione che si compone di un preambolo e di 19 articoli. Gli articoli 1 e 2 contengono rispettivamente una serie di

definizioni e il campo di applicazione della Convenzione, già in precedenza illustrato.

L'articolo 3 sancisce il principio della responsabilità dell'armatore della nave per i danni da inquinamento ai sensi della Convenzione in esame, salvo che l'inquinamento sia causato da atti guerra o di ostilità, ovvero da fenomeni naturali di portata eccezionale. La responsabilità dell'armatore verrà meno anche qualora i danni risultino da un'azione o da un'omissione intenzionali di una terza persona, o da cattiva manutenzione di fari o di altri mezzi di aiuto alla navigazione da parte di un'autorità competente. L'armatore potrà inoltre essere completamente o parzialmente esonerato da responsabilità qualora riesca a provare che i danni da inquinamento risultano in tutto o in parte provocati da azione od omissione intenzionali della medesima persona che li ha subiti.

In base all'articolo 4 la Convenzione non si applica ai danni da inquinamento contemplati nella già richiamata Convenzione del 1969 sulla responsabilità civile conseguente a inquinamento marino provocato da trasporto di idrocarburi. Inoltre, la Convenzione non si applica alle navi militari o ad altre navi che uno Stato può adibire a servizio pubblico non commerciale, salvo diversa decisione di uno Stato contraente, che deve notificarla allora al Segretario generale dell'IMO.

Gli articoli 5 e 6 riguardano rispettivamente eventi che coinvolgano due o più navi, per i quali i vari armatori sono responsabili in solido della totalità dei danni che non siano suscettibili di ripartizione; e i limiti alla responsabilità civile, in merito ai quali rimane impregiudicato il diritto dell'armatore o dell'assicuratore di porre limiti alla propria responsabilità in base alla citata Convenzione del 1976, come modificata dal Protocollo del 1996.

L'articolo 7, dopo il già ricordato obbligo di assicurazione da parte del proprietario registrato di una nave di stazza lorda superiore a 1000 tonnellate, prevede per ogni nave il rilascio del certificato di attestazione della validità di un'assicurazione o di altra garanzia finanziaria. Nel caso di una nave non registrata in nessuno

degli Stati contraenti la Convenzione, il certificato può essere rilasciato o autenticato dalle autorità di uno qualsiasi degli Stati contraenti. Sussiste naturalmente la facoltà di revoca del certificato al venir meno delle condizioni alle quali è stato rilasciato. È altresì previsto che ciascuno Stato contraente riconosca i certificati rilasciati o autenticati in un altro Stato contraente, conferendo ad essi statuto equipollente a quelli propri. Rilevante appare infine nell'articolo 7 quanto previsto dal comma 12, in base al quale ogni Stato contraente si preoccupa di accertare che ogni nave che entra nei propri porti o da essi parte sia in possesso di assicurazione o garanzia ai sensi dello stesso articolo 7.

L'articolo 8 riporta i termini di prescrizione in ordine alle azioni risarcitorie ai sensi della Convenzione, mentre l'articolo 9 concerne la competenza giurisdizionale per danni da inquinamento. Tutte le sentenze divenute esecutive, ai sensi dell'articolo 10, sono riconosciute e divengono esecutive in ogni altro Stato contraente, purché siano stati assicurati al convenuto i diritti alla difesa.

L'articolo 11 prevede la prevalenza della Convenzione in esame su ogni altro strumento con essa in contrasto, fatti salvi gli obblighi nei confronti di Stati non contraenti la Convenzione in esame. L'articolo 12 riguarda la procedura di sottoscrizione e ratifica, mentre l'articolo 13 prevede il caso di uno Stato in cui abbiano vigore diversi sistemi giuridici. Infine, gli articoli 14-19 disciplinano rispettivamente l'entrata in vigore, la denuncia, la revisione, il deposito, la trasmissione all'ONU e le lingue facenti fede.

Maurizio IAPICCA (PdL), *relatore per la IX Commissione*, fa presente che la Convenzione all'esame delle Commissioni ha per oggetto i danni, causati da qualsiasi nave, derivanti dai fenomeni di inquinamento nel territorio di uno Stato, incluso il mare territoriale, e nella zona economica esclusiva, o, qualora questa non sia stata istituita, in una zona di mare fino a 200 miglia dalle linee di base dello stesso Stato. Avverte che la Convenzione ri-

guarda inoltre le misure di salvaguardia destinate a prevenire e limitare i suddetti danni, mentre non si applica ai danni causati da inquinamento da idrocarburi (Convenzione di Londra del 1969), né a quelli subiti da navi da guerra o appartenenti ad uno Stato e utilizzate esclusivamente per un servizio pubblico non commerciale.

Sottolinea che la Convenzione sancisce la responsabilità oggettiva del proprietario della nave (cui sono equiparati il noleggiatore, l'armatore e il gestore) per i danni causati dall'inquinamento, salvo che egli fornisca la prova che il danno si sia verificato per cause di forza maggiore o sia stato provocato da azione od omissione intenzionale di un terzo, ovvero dalla negligenza di un'autorità pubblica responsabile della manutenzione dei fari o di altri aiuti alla navigazione. Rileva che il proprietario della nave e gli altri soggetti elencati possono essere esonerati dalla responsabilità ove dimostrino che il danno sia stato causato dall'azione dolosa o colposa dello stesso danneggiato.

Avverte che di particolare rilievo è la previsione recata dall'articolo 7 della Convenzione, che obbliga il proprietario della nave di stazza superiore a 1.000 tonnellate a sottoscrivere un'assicurazione per un importo pari a quello del limite di responsabilità applicabile e, comunque, non eccedente l'importo fissato dalla Convenzione del 1976 sulla limitazione di responsabilità per crediti marittimi; il certificato di assicurazione viene rilasciato dall'autorità competente, che è quella dello Stato Parte di immatricolazione, ove la nave sia qui immatricolata, o, altrimenti, quella di qualsiasi Stato Parte.

Fa presente che le domande di risarcimento per i danni da inquinamento oggetto della Convenzione possono essere proposte contro l'assicuratore, il quale può avvalersi dei mezzi di difesa spettanti al proprietario, ivi incluso il diritto di limitazione di responsabilità, ovvero, qualora tale ultimo diritto non spetti al proprietario, può chiedere di limitare la propria responsabilità all'ammontare dell'assicurazione o della garanzia prestata.

Osserva che l'articolo 9 della Convenzione stabilisce che le azioni contro il proprietario della nave e i soggetti ad esso assimilati per i danni da inquinamento prodotti o per le misure di salvaguardia adottate nell'area di mare di uno Stato Parte, possono essere promosse soltanto davanti a un giudice di tale Stato.

Sottolinea che l'articolo 10 prevede che le sentenze definitive emanate in materia da un tribunale di uno Stato Parte, sono riconosciute in ogni altro Stato Parte e vengono rese esecutive non appena sono state esaurite le procedure richieste dall'ordinamento locale.

Quanto al disegno di legge di ratifica, ricorda che l'articolo 3 individua l'autorità responsabile della vigilanza sull'osservanza della Convenzione nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto; l'articolo 4 conferisce a sua volta al Ministro dello sviluppo economico la competenza a individuare l'ente abilitato al rilascio del certificato assicurativo richiesto dall'articolo 7 della Convenzione e a provvedere, con decreto da adottare entro

sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge, a disciplinare le modalità di richiesta e di rilascio e il costo del certificato; l'articolo 5 apporta modifiche al decreto del Presidente della Repubblica n. 504 del 1978, relativo all'esecuzione delle convenzioni in materia di inquinamento da idrocarburi: le principali modifiche riguardano gli articoli 1, 6 e 12 del decreto del Presidente della Repubblica, modificati rispettivamente allo scopo di adeguare le definizioni alla nuova Convenzione, di aggiornare la norma sul certificato assicurativo alle nuove prescrizioni introdotte dalla Convenzione e di ridefinire l'apparato sanzionatorio.

Mario VALDUCCI, *presidente*, ricorda che, come stabilito nell'ufficio di presidenza delle Commissioni riunite III e IX, il termine per la presentazione degli emendamenti è fissato a lunedì 21 settembre alle ore 17. Nessun deputato chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

**La seduta termina alle 14.05.**