XIV COMMISSIONE PERMANENTE

(Politiche dell'Unione europea)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

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. (Parere alle Commissioni III e IX) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	93
Disciplina delle attività subacquee e iperbariche. Testo unificato C. 344 Bellotti e abb. (Parere alla XI Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>)	96
Disposizioni per la preparazione, il confezionamento e la distribuzione dei prodotti ortofrutticoli di quarta gamma. Testo unificato C. 975 Brandolini e C. 2513 Rainieri. (Parere alla XIII Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>)	96

SEDE CONSULTIVA

Martedì 29 settembre 2009. — Presidenza del presidente Mario PESCANTE.

La seduta comincia alle 13.05.

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.

(Parere alle Commissioni III e IX).

(*Esame e conclusione – Parere favorevole*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Maurizio DEL TENNO (PdL), *relatore*, illustra i contenuti del provvedimento, ricordando che la Convenzione del 2001 sulla responsabilità civile conseguente all'inquinamento marino causato da residui di carburante utilizzato per la propul-

sione delle navi, negoziata in seno all'Organizzazione marittima internazionale (IMO), è entrata in vigore a livello internazionale il 21 novembre 2008, e attualmente ne sono parti 44 Stati, che rappresentano 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 (articolo 2) 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.

I danni da inquinamento ai sensi della Convenzione in esame 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 even-

tualmente 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.

L'impianto fondamentale della Convenzione in esame 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 della Convenzione in esame è la possibilità da essa prevista (articolo 7) di presentare una richiesta di risarcimento per danni da inquinamento direttamente ad una compagnia assicurativa.

Lo scopo e la portata della Convenzione del 2001 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.

La Convenzione del 2001 in esame 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 la 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 in esame 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 1.000 tonnellate, prevede per ogni nave il rilascio del certificato di attestazione della validità di un'assicurazione o di altra garanzia finanziaria, in ottemperanza a quanto previsto dalla Convenzione in esame. Nel caso di una nave non registrata in nessuno degli Stati con-

traenti 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 del medesimo 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 (articolo 10) divenute esecutive 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.

Quanto al disegno di legge di adesione alla Convenzione, ricorda che si compone di 7 articoli: di questi, il primo, il secondo e il settimo contengono rispettivamente le consuete clausole sull'autorizzazione all'adesione alla Convenzione del 2001, sull'esecuzione di essa nell'ordinamento nazionale e sull'entrata in vigore della legge di autorizzazione, fissata per il giorno successivo alla pubblicazione in *Gazzetta Ufficiale*.

L'articolo 3 individua l'autorità responsabile per la vigilanza sull'attuazione della Convenzione nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e più precipuamente nel Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto.

L'articolo 4, comma 1, prevede che un decreto del Ministro dello sviluppo economico, da adottare nel termine di tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge di adesione, conferisce a idoneo ente l'abilitazione al rilascio del certificato assicurativo previsto dall'articolo 7 della Convenzione, al paragrafo 2. Ai sensi del comma 2 dell'articolo 4, poi, il Ministro dello sviluppo economico, sentito l'ente di cui al comma 1, con proprio decreto da adottare nei sei mesi successivi alla data di entrata in vigore della legge di adesione, disciplina le modalità per richiedere ed ottenere il rilascio del certificato di cui al comma 1, e ne fissa l'importo con gli eventuali aggiornamenti.

L'articolo 5 modifica in più parti il testo recato dal decreto del Presidente della Repubblica n. 504/1978 con riferimento alle norme contenute nelle convenzioni di Bruxelles del 1969 in materia inquinamento da idrocarburi e della convenzione del 1971 istitutiva del Fondo internazionale di indennizzo dei relativi danni.

L'articolo 6 reca infine una clausola di invarianza finanziaria in base alla quale l'attuazione della legge di adesione alla Convenzione del 2001 non dovrà comportare nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

Tenuto conto dei contenuti del provvedimento e ricordato che l'esame del disegno di legge avrà inizio in Assemblea il prossimo lunedì 5 ottobre, formula una proposta di parere favorevole.

Enrico FARINONE (PD), preso atto delle osservazioni del collega Del Tenno, preannuncia il voto favorevole del suo gruppo sulla proposta di parere formulata.

Nicola FORMICHELLA (Pdl) preannuncia il voto favorevole del suo gruppo sulla proposta di parere del relatore.

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di parere favorevole del relatore.

Disciplina delle attività subacquee e iperbariche.

Testo unificato C. 344 Bellotti e abb.

(Parere alla XI Commissione).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Luca BELLOTTI (PdL), *relatore*, ricorda che la XIV Commissione è chiamata ad esaminare, ai fini del prescritto parere, il testo unificato delle proposte di legge C. 344 e abbinate, recanti « Disciplina delle attività subacquee e iperbariche », risultante dagli emendamenti approvati dalla XI Commissione Lavoro nel corso dell'esame in sede referente.

Osserva come si tratti di un intervento normativo particolarmente utile, che pone ordine in maniera completa e adeguata alla disciplina delle attività subacquee e iperbariche, sia per quanto concerne la loro esatta definizione sia per quel che riguarda la fissazione dei principi e degli obblighi che ne regolano il corretto svolgimento da parte degli addetti e delle imprese che operano nel settore. Esso, inoltre, soddisfa l'esigenza, rappresentata dagli operatori, dall'utenza e dalle stesse amministrazioni deputate al settore, di avere una disciplina di settore, organica e d'impostazione sistematica al momento assente nel nostro panorama normativo. Infine, apre la possibilità agli operatori di svolgere la professione anche in altri paesi nell'Unione europea.

A conferma di questo giudizio positivo, evidenzia che il provvedimento si muove nel solco di altre proposte di legge discusse nelle passate legislature, anche se mai approvate definitivamente. In secondo luogo, ricorda che nella seduta del 16 settembre scorso, il testo in questione è stato adottato dalla XI Commissione con il parere favorevole sia della maggioranza che dell'opposizione.

Quanto al contenuto, evidenzia che il testo unificato in esame si compone di 26 articoli, suddivisi in tre Capi. Di questi, il Capo I definisce l'oggetto e la finalità del provvedimento e l'ambito di applicazione, delimitando il concetto di « attività subacquee » distinte in due differenti settori: lavori subacquei ed iperbarici e servizi subacquei di carattere turistico-ricreativo; il Capo II, relativo ai lavori subacquei ed iperbarici, disciplina poi l'attività degli operatori subacquei ed iperbarici e delle imprese subacquee ed iperbariche, mentre il Capo III, relativo ai servizi subacquei di carattere turistico-ricreativo, disciplina l'attività degli istruttori subacquei, delle guide subacquee, dei centri di immersione e di addestramento e delle organizzazioni didattiche subacquee.

Sotto questo profilo, il testo in esame colma una lacuna nell'ordinamento italiano, consentendo di inquadrare le attività subacquee entro regole più certe, e istituisce un quadro di garanzia e professionalità per chi si accosta all'attività subacquea in maniera professionale, ciò che si traduce anche in una maggiore e più efficace tutela dell'ambiente marino e del suo straordinario patrimonio naturalistico e culturale.

Mario PESCANTE, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

Disposizioni per la preparazione, il confezionamento e la distribuzione dei prodotti ortofrutticoli di quarta gamma.

Testo unificato C. 975 Brandolini e C. 2513 Rainieri.

(Parere alla XIII Commissione).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del testo unificato in oggetto.

Luca BELLOTTI (PdL), *relatore*, illustra i contenuti del provvedimento, recante disposizioni per la preparazione, il confezionamento e la distribuzione dei prodotti ortofrutticoli di quarta gamma, è finaliz-

zato a migliorare le garanzie igienico-sanitarie e l'informazione dei consumatori.

L'articolo 1 definisce l'oggetto della legge: essa disciplina la preparazione, il confezionamento e la distribuzione dei prodotti ortofrutticoli di quarta gamma destinati all'alimentazione umana, come definiti ai sensi dell'articolo 2.

L'articolo 2, appunto, definisce prodotti ortofrutticoli di quarta gamma i prodotti ortofrutticoli freschi, confezionati, pronti per il consumo che, dopo la raccolta, sono sottoposti a processi tecnologici di minima entità atti a valorizzarli seguendo le buone pratiche di lavorazione articolate nelle seguenti fasi: selezione, cernita, eventuale monda e taglio, lavaggio, asciugatura e confezionamento in buste o in vaschette sigillate, con eventuale utilizzo di atmosfera protettiva.

L'articolo 3 prevede che i prodotti ortofrutticoli di quarta gamma possono essere confezionati singolarmente o in miscela, in contenitori di peso e di dimensioni diversi. È consentita l'eventuale aggiunta, in quantità percentualmente limitata, di ingredienti di origine vegetale non freschi o secchi. I prodotti ortofrutticoli di quarta gamma, inoltre, possono essere distribuiti nelle catene commerciali tradizionali o mediante distributori automatici, purché siano rispettati i parametri stabiliti dal decreto di cui all'articolo 4. Qualora i prodotti ortofrutticoli di quarta gamma siano distribuiti al consumatore nella ristorazione scolastica, le produzioni vegetali utilizzate devono provenire prevalentemente dal territorio nazionale ed essere preferibilmente garantite nella « tracciabilità ».

L'articolo 4 stabilisce, infine, che il Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali, di concerto con il Ministro del lavoro, della salute e delle politiche sociali, definisce, con proprio decreto, da emanare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge in esame, i parametri chimico-fisici e igienico-sanitari del ciclo

produttivo, del confezionamento, della conservazione e della distribuzione dei prodotti ortofrutticoli di quarta gamma, nonché le informazioni che devono essere riportate sulle confezioni a tutela del consumatore.

Con riferimento agli aspetti di compatibilità comunitaria, ricorda che una specifica disciplina per la preparazione, il confezionamento e la distribuzione dei prodotti ortofrutticoli freschi, confezionati, pronti per il consumo tal quali o previa cottura, non trova puntuale riscontro nella normativa comunitaria per quanto riguarda la caratteristica saliente di tali prodotti, cioè quella di essere confezionati « pronti per il consumo ». Allo stato dovrebbero pertanto applicarsi le disposizioni generali sui prodotti ortofrutticoli freschi e quindi, tra l'altro, l'articolo 6 del Regolamento (CE) 21 dicembre 2007, n. 1580/2007, relativo alla OCM ortofrutta, che disciplina la confezione e l'etichettatura di imballaggi di vendita degli ortofrutticoli freschi che, ove di peso non superiore a 3 KG, possono contenere, alle condizioni specificate nell'articolo, « miscugli di ortofrutticoli freschi di specie diverse ». Dal punto di vista igienico-sanitario si rendono invece applicabili le disposizioni del Regolamento (CE) 29 aprile 2004, n. 852/2004 sull'igiene dei prodotti alimentari, ed in particolare l'allegato II, nonché il Regolamento (CE) 15 novembre 2005 n. 2073/2005, relativo ai criteri microbiologici applicabili ai prodotti alimentari. L'introduzione di una specifica disciplina nazionale sui prodotti ortofrutticoli confezionati pronti per il consumo si colloca quindi nell'ambito di una più generale normativa di fonte comunitaria.

Mario PESCANTE, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 13.20.