

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

La Direttiva 2009/20/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi ha la finalità di innalzare la qualità del trasporto marittimo mercantile responsabilizzando maggiormente gli operatori economici del settore, sia che operino sotto bandiera di uno Stato membro, sia che operino sotto bandiera estera.

La Direttiva prende le mosse dalla Dichiarazione congiunta del 9 ottobre 2008, nella quale gli Stati membri riconoscevano unanimemente l'importanza della applicazione uniforme del protocollo del 1996 di modifica della Convenzione IMO del 1976 sulla limitazione della responsabilità per i crediti marittimi.

Oltre all'impegno comune a rendere operativo il citato Protocollo, l'Unione europea auspica che gli Stati realizzino una migliore tutela degli utenti del trasporto marittimo, in particolare introducendo forme di assicurazione per le quali la Direttiva fissa criteri minimi uniformi e certi, ricordando al contempo la possibilità, per gli Organi comunitari, di intervenire in base al principio di sussidiarietà, sancito dall'art. 5 del Trattato.

Si segnala che la direttiva richiama al suo interno la Convenzione del 1976 sulla limitazione della responsabilità in materia di crediti marittimi, come modificata dal relativo Protocollo, adottata a Londra il 2 maggio 1996.

Com'è noto la legge 23 dicembre 2009, n. 201, di adesione al Protocollo di modifica, delegava il Governo ad adottare, su proposta del Ministero della Giustizia e delle Infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero degli affari esteri, uno o più decreti legislativi diretti all'attuazione della Convenzione fissandone i relativi criteri di delega.

La predetta delega, purtroppo risulta ormai scaduta da tempo e non è risultato possibile dare attuazione alla Convenzione del 1976. Pertanto, in sede di definizione dei crediti oggetto dell'assicurazione obbligatoria e dei limiti della stessa, che la direttiva rimanda espressamente alla Convenzione del 1976, si è proceduto ad una trasposizione degli stessi direttamente dalla Convenzione stessa piuttosto che operare un rimando alla stessa che non ha valenza nel territorio italiano, in quanto, per i motivi suddetti, non si è proceduto alla sua attuazione.

Il testo della Direttiva si compone di sei enunciazioni preliminari, nelle quali vengono elencati i principi ispiratori, le finalità e le basi giuridiche, e di 11 articoli, che definiscono:

- Artt. 1 e 4 - l'oggetto, identificato nella obbligatorietà della stipula di una assicurazione per i crediti marittimi
- Art. 2 - il campo di applicazione
- Art. 3 - le definizioni



- Art. 5 - l'obbligo di tenere a bordo della nave il certificato comprovante l'assicurazione
- Art. 6 - le informazioni minime che tale certificazione deve contenere
- Art. 7 - l'obbligo, per lo Stato membro di prevedere adeguate sanzioni in caso di inosservanza
- Art. 8 - la previsione di periodiche relazioni sulla applicazione della Direttiva stessa
- Art. 9 - i termini di attuazione
- Artt. 11 e 12 l'entrata in vigore e l'individuazione degli Stati membri quali destinatari della Direttiva.

ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA

Come previsto dalla normativa italiana, la Direttiva è stata inserita nella legge comunitaria 2010, ed è stato predisposto il testo di un decreto legislativo per renderla operativa ed inserirla nel corpus normativo italiano.

Le tematiche giuridiche affrontate sono state le seguenti:

- L'Ordinamento italiano non prevedeva l'obbligo di assicurazione della nave, come richiesto dalla Direttiva, pertanto non è stato possibile procedere al recepimento in via amministrativa, ma con uno strumento che si posizionasse a livello di legge ordinaria;
- La Direttiva comunitaria fa riferimento alla Convenzione dell'IMO sui crediti marittimi del 1976 come modificata dal Protocollo del 1996, auspicandone una tempestiva attuazione da parte degli Stati membri, in quanto considerata strumento di qualificazione di servizi nel trasporto marittimo: al riguardo si pone il problema, come già enunciato, di coordinare le disposizioni della Direttiva con il mancato esercizio della delega posta dalla legge 201/2009 con la quale era stata autorizzata la adesione dell'Italia alla Convenzione ed al Protocollo.
- La Direttiva prescrive inoltre adeguati controlli, sanzioni e l'adozione di procedure idonee ad assicurare l'allontanamento dai porti nazionali delle unità di bandiera estera sprovviste della copertura assicurativa e del relativo certificato; al riguardo la soluzione prospettata è stata quella di fare riferimento ai pertinenti articoli del decreto legislativo n. 53/2011 che ha recepito la direttiva 2009/16 sul controllo dello Stato del porto, peraltro richiamata esplicitamente nelle premesse della direttiva 2009/20, su tale argomento.



Premesso quanto sopra, si illustrano in appresso i singoli articoli del decreto legislativo predisposto per l'attuazione della direttiva 2009/20/CE.

Articolo 1 - Finalità

Si esplicitano le finalità della normativa, consistenti nella introduzione dell'obbligo di assicurazione della responsabilità armatoriale, specificando che la stessa riguarda i crediti marittimi ai quali si applica la limitazione della responsabilità in base alla Convenzione del 1976 come modificata dal Protocollo del 1996.

Articolo 2 - Definizioni

Si riportano le definizioni, riprese dal testo dell'art. 3 della direttiva 2009/20/CE. Giova tuttavia puntualizzare che è stato preso a riferimento il testo inglese del documento, in quanto la traduzione ufficiale in lingua italiana, a cura del servizio traduzioni del Consiglio, è apparsa non adeguata se non addirittura fuorviante, in particolare per la definizione di "armatore".

Articolo 3 - Campo di applicazione

Anche in relazione all'ambito di applicazione della Direttiva si sono presentati i problemi di traduzione inappropriata, per cui si è fatto riferimento al testo in lingua inglese e si è ritenuto di precisare con riferimento alle "altre navi di proprietà dello Stato o delle quali lo Stato ha l'esercizio, impiegate, nel momento in cui il credito è sorto, per servizi governativi non commerciali", per maggiore chiarezza.

Articoli 4 e 5 Crediti ai quali si riferisce l'assicurazione della responsabilità armatoriale

La Direttiva non contiene la definizione dei "crediti marittimi" che devono essere coperti da assicurazione, pertanto si è ritenuto di estrapolare la definizione dal testo della Convenzione LLMC, e quindi si è limitato l'obbligo di assicurazione ai crediti ivi previsti mentre sono stati espunti i crediti esclusi dall'ambito di applicazione della stessa Convenzione. Altro punto di interesse nell'articolo in esame è costituito dal riferimento alle Convenzioni e Regolamenti comunitari che prevedono un regime ad hoc, regime che deve essere fatto salvo per espressa disposizione dell'art. 2 punto 3 della direttiva.



Articolo 6

L' articolo costituisce il punto nodale della normativa e impone l'obbligo di copertura assicurativa; inoltre precisa e che è necessario tenere il certificato comprovante la copertura assicurativa a bordo dell'unità e evidenzia i limiti della copertura assicurativa.

Articoli 7 e 8

Sono definiti i limiti della responsabilità distinguendo tra crediti relativi a morte e lesioni personali ed altri crediti, facendo un preciso richiamo ai limiti stabiliti nella Convenzione del 1976, così come modificata dal Protocollo del 1996.

Articolo 9

Si precisa che il diritto speciale di prelievo di cui agli artt. 7 e 8 è l'unità di conto come definita adl Fondo Monetario Internazionale ed attestata dal Ministero dell'economia e delle finanze alla data di entrata in vigore del decreto legislativo stesso.

Articolo 10

Si indicano le informazioni essenziali che i certificati assicurativi devono contenere, le lingue nelle quali devono essere redatti e le modalità di trasmissione per via telematica alle Autorità nazionali competenti.

Articolo 11

Come chiarito nella prima parte della presente relazione, si è ritenuto di attenersi, per quanto riguarda le procedure di espletamento dei controlli sulla presenza a bordo dei certificati e in generale per la violazione degli obblighi derivanti dal presente decreto legislativo , alle misure di fermo e di espulsione, alla disciplina delle procedure di controllo del decreto legislativo n. 53/2011 e la sanzione amministrativa pecuniaria di cui al comma 1 dell'art. 29 del citato decreto.

[Art. 29 del Decreto legislativo n. 53/2011

"Sanzioni

L'armatore, l'agente o il comandante della nave, che viola gli obblighi previsti dall'art. 13, comma 1 , è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da duecentocinquanta euro a millecinquecento euro".]



Articolo 12

Si dettano le disposizioni di coordinamento con il Codice della Navigazione e, come previsto dalla direttiva, sono fatte salve le disposizioni in materia assicurativa previste da Convenzioni internazionali alle quali l'Italia ha aderito e dal Regolamento comunitario n. 392/2009 sul trasporto di passeggeri via mare .

Articolo 13

Infine si evidenzia che dalla attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica e che le Amministrazioni interessate provvedono all'adempimento dei compiti derivanti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.



RELAZIONE TECNICA

Amministrazione proponente: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Titolo: schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2009/20/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009 sulla responsabilità dei vettori per i crediti marittimi

Dall' applicazione delle norme di attuazione della Direttiva non derivano nuovi ovvero maggiori oneri per lo Stato o per le singole Amministrazioni coinvolte.

In particolare non derivano nuovi, ovvero maggiori oneri dall'articolo 3, comma 2, del decreto legislativo, che prevede l'esclusione dell'obbligo di copertura assicurativa per le navi di proprietà dello Stato, in ragione del particolare regime al quale sono sottoposte, così come per le navi delle quali lo Stato ha l'esercizio, impiegate, nel momento in cui il credito è sorto, per servizi pubblici a fini non commerciali.

Quest'ultima disposizione vuole sottolineare, in linea con le previsioni della Direttiva, l'esclusione delle unità di privati che, per specifiche esigenze pubbliche, vengono utilizzate dallo Stato per fare fronte a particolari circostanze, con gli strumenti previsti dalla legge (ordinanze di requisizione etc).

Non costituiscono parimenti fonte di nuovi ovvero maggiori oneri le procedure di controllo della sussistenza a bordo dei certificati di assicurazione, in quanto espletati ai sensi del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53 recante "Attuazione della direttiva 2009/16/CE recante le norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri".



Con il recepimento della direttiva 2009/20/ce non sono previsti maggiori od ulteriori oneri a carico dello Stato.

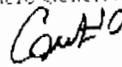
A tal proposito si rappresenta che, ad oggi sussistono forme di partecipazioni statali a Società di Navigazione estremamente ridotte, tali da non permettere di considerare lo Stato come un vero e proprio armatore e, come tale, obbligato all'assicurazione sulla responsabilità sui crediti marittimi; inoltre ed a maggior motivo di invarianza finanziaria, il provvedimento allegato non prevede nuovi oneri in quanto, nessun tipo di nuova documentazione, in generale, è richiesta per le navi già in servizio.

La verifica fatta presente relativi ai fascicoli effettuati ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009 n. 196, ha avuto esito



POSITIVO NEGATIVO

Il Ragioniere Generale dello Stato



06 MAR. 2012



ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (AIR)

Amministrazione proponente: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Titolo: schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2009/20/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009 sulla responsabilità dei vettori per i crediti marittimi.

SEZIONE I - CONTESTO ED OBIETTIVI

A. Quadro normativo vigente

L'intervento regolatorio recepisce la direttiva 2009/20/CE concernente la previsione di un obbligo assicurativo per i crediti marittimi da parte degli armatori o di qualsiasi altro soggetto, responsabile della conduzione della nave.

L'istituto rappresenta una novità per l'ordinamento nazionale, dal momento che il vigente codice della navigazione non prevede l'istituto, e si riconnette al regime della Convenzione del 1976 sulla limitazione del debito dell'armatore, come modificata dal protocollo del 1996, alla quale l'Italia ha aderito con la legge 23 dicembre 2009 n. 201.

La delega per l'emanazione della normativa di attuazione, di cui all'articolo 3 della legge 201/2009, è scaduta senza che le predette norme siano state emanate.

Tale circostanza ha determinato la necessità, in sede di recepimento della direttiva 2009/20/CE, di provvedere a colmare il segnalato vuoto normativo, attraverso il richiamo ad alcune definizioni della Convenzione del 1996, evitando così incertezze interpretative e duplicità di regime in una materia molto delicata e di grande impatto sociale quale è la responsabilità dei vettori marittimi e la relativa copertura assicurativa nel trasporto di persone e merci. Il provvedimento in esame ha operato in tal senso in quanto la legge 201/2009 ha reso esecutivo su tutto il territorio della Repubblica Italiana il Protocollo di Londra del 2 maggio 1996 che modifica la precedente Convenzione internazionale, firmata a Londra il 19 novembre 1976.

Scopo primario dei due atti internazionali è quello di istituire un nuovo ed organico regime di responsabilità relativa ai crediti marittimi.

Va peraltro precisato che ai sensi dell'articolo 9 del Protocollo, gli Stati che non sono Parte della Convenzione del 1976 (e quindi l'Italia), ratificando solo il Protocollo, diventano Parte di questo nel testo unitario, comprendente anche tutte le norme della Convenzione non modificate.

B. Carenze e criticità della vigente normativa

Il regime vigente, previsto dagli articoli 274, 275 e 276 del codice della navigazione, approvato con Regio Decreto 30 marzo 1942 n. 327, prevede la



responsabilità dell'armatore per i fatti dell'equipaggio e per le obbligazioni contratte dal comandante per quanto riguarda la nave e la spedizione, ad eccezione di quanto connesso agli obblighi di assistenza e salvataggio ed alle responsabilità proprie del comandante della nave quale capo della spedizione.

Per le obbligazioni come sopra identificate, e per quelle ulteriori sorte da fatti o atti compiuti durante lo stesso viaggio – ad eccezione di quelle derivanti da proprio dolo o colpa – il codice prevede l'istituto della limitazione del debito complessivo, per un importo pari al valore della nave ed all'ammontare del nolo e di ogni altro provento del viaggio.

Lo stesso codice, (articoli da 620 a 642), oltre a stabilire quale è il giudice competente, disciplina il procedimento di limitazione della responsabilità dell'ammontare, dalla domanda dell'interessato alla sentenza di apertura, all'opposizione dei creditori, al deposito della somma limite, alla vendita della nave, alla formazione dello stato attivo e di quello passivo, alle impugnazioni dei creditori, alla determinazione dello stato di riparto.

Alcune di dette disposizioni sono meglio specificate dagli articoli dal 483 al 488 del regolamento di esecuzione di detto codice.

C. Risoluzione di problematiche con riferimento al contesto internazionale ed Europeo.

La direttiva 2009/20/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi ha la finalità di innalzare la qualità del trasporto marittimo mercantile responsabilizzando maggiormente gli operatori economici del settore, sia che operino sotto bandiera di uno Stato membro, sia che operino sotto bandiera estera.

La Direttiva prende le mosse dalla Dichiarazione congiunta del 9 ottobre 2008, nella quale gli Stati membri riconoscevano unanimemente l'importanza della applicazione uniforme del protocollo del 1996 di modifica della Convenzione IMO del 1976 sulla limitazione della responsabilità per i crediti marittimi.

Oltre all'impegno comune a rendere operativo il citato Protocollo, l'Unione europea auspica che gli Stati realizzino una migliore tutela degli utenti del trasporto marittimo, in particolare introducendo forme di assicurazione per le quali la Direttiva fissa criteri minimi uniformi e certi, ricordando al contempo la possibilità, per gli Organi comunitari, di intervenire in base al principio di sussidiarietà, sancito dall'art. 5 del Trattato.

Con l'intervento regolatorio predisposto si propongono, quindi, sia sanzioni di tipo amministrativo per incentivare il ricorso alla copertura assicurativa, sia una procedura di allontanamento delle unità sprovviste della predetta copertura e relativa certificazione, dai porti degli Stati membri.

D. descrizione obiettivi (breve, medio e lungo periodo).

La Direttiva nasce dalla necessità di elevare la tutela degli utenti dei servizi di trasporto marittimo, merci e passeggeri, in ambito europeo e si propone l'obiettivo di favorire l'applicazione uniforme dell'obbligo di copertura assicurativa standardizzata per le unità di bandiera comunitaria ma anche per le unità di bandiera extracomunitaria che operano da e per i porti comunitari.



La Direttiva prescrive inoltre adeguati controlli, sanzioni e l'adozione di procedure idonee ad assicurare l'allontanamento dai porti nazionali delle unità di bandiera estera sprovviste della copertura assicurativa e del relativo certificato, al fine di dare effettiva attuazione agli obblighi assicurativi previsti; al riguardo la soluzione prospettata è stata quella di fare riferimento ai pertinenti articoli del Decreto legislativo n. 53/2011 che ha recepito la Direttiva 2009/16 sul controllo dello Stato del porto, peraltro richiamata esplicitamente nelle premesse della direttiva 2009/20, su tale argomento.

Il grado di raggiungimento degli obiettivi prefissati sarà realizzato attraverso il riscontro della diminuzione delle unità sprovviste di idoneo certificato assicurativo e della diminuzione del numero di fermi ed espulsioni, come parametro di riferimento temporale sarà preso in esame il dato esistente presso le competenti autorità marittime alla data del 31 dicembre 2011.

E. indicazione delle categorie di soggetti destinatari dell'intervento regolatorio.

"Soggetti destinatari"

I soggetti destinatari dell'intervento regolatorio sono:

- a) Le società armatoriali;

"Soggetti coinvolti"

- a) Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dello Sviluppo Economico;
- b) Autorità marittime periferiche competenti all'espletamento dei controlli di cui al decreto legislativo 24 marzo 2011 n. 53.

SEZIONE 2. PROCEDURE DI CONSULTAZIONE.

Le consultazioni delle classi armatoriali sono state espletate nel corso della negoziazione del testo in sede comunitaria, e sulla base delle stesse è stata orientata la posizione negoziale italiana, evidentemente nei limiti posti dalla tematica di per se innovativa per i soggetti interessati.

Non si è proceduto a consultazioni delle organizzazioni sindacali di categoria ritenendo che i profili, oggetto dell'intervento, non incidono sulle problematiche connesse ad aspetti meritevoli di tutela da parte delle medesime organizzazioni.

Tale valutazione deriva dalla natura dell'intervento che risulta diretto al miglioramento dell'efficacia complessiva del sistema di responsabilità derivante da specifiche situazioni anche indirettamente legate alla gestione della sicurezza marittima nazionale.

Inoltre, la direttiva pone in essere pilastri rigidi per la trasposizione nell'ordinamento nazionale che non possono essere ritenuti oggetto di discussione.

La definitiva formulazione dell'intervento regolatorio è frutto di tavoli tecnici e riunioni a cui hanno partecipato i Dicasteri concertanti, quali, oltre al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti quale Amministrazione proponente, i Ministeri degli affari esteri, della giustizia, dell'economia e delle finanze e naturalmente la Presidenza del Consiglio dei Ministri, Dipartimento



delle politiche comunitarie, In sede di tali riunioni sono emerse e sono state accolte le considerazioni e le richieste delle Amministrazioni per i profili di competenza, circa gli spazi di discrezionalità presenti nella direttiva che sono sostanziati nella statuizione delle sanzioni per la mancata copertura assicurativa.

SEZIONE 3. VALUTAZIONE DELL'OPZIONE DI NON INTERVENTO (OPZIONE ZERO).

L'intervento normativo costituisce adempimento di un obbligo dello Stato quale membro dell'Unione europea, pertanto opzione zero esporrebbe lo Stato Italiano a procedure d'infrazione della Stessa Unione Europea a seguito del mancato recepimento della suddetta Direttiva.

Alla luce dei dati sui sinistri marittimi, attualmente il livello di sicurezza della navigazione marittima, può essere migliorato a seguito dell'introduzione nell'ordinamento nazionale un istituto, quale quello dell'assicurazione obbligatoria per il trasporto marittimo, colmando una grave lacuna dell'ordinamento nazionale e migliorando la qualità del servizio offerto all'utenza, anche con l'introduzione di sanzioni e con la previsione della procedura di allontanamento per le unità di bandiera estera sprovviste della necessaria copertura assicurativa.

Un mancato intervento regolatorio in materia limiterebbe l'implementazione dei sistemi di garanzia, in quanto il testo prevede l'introduzione e l'attuazione di misure adeguate nel settore della politica dei trasporti marittimi, tenuto anche conto del vuoto normativo creato dal mancato adempimento della delega di cui all'art. 3 della legge 2009/201.

SEZIONE 4. VALUTAZIONE DI OPZIONI ALTERNATIVE DI INTERVENTO REGOLATORIO.

Per gli aspetti sostanziali, non sono emerse opzioni alternative visti i limiti stringenti della direttiva che non lasciava spazi di discrezionalità e pertanto non vi sono disposizioni ulteriori che anche marginalmente possono essere ritenute suscettibili di un'opzione alternativa.

SEZIONE 5. GIUSTIFICAZIONE DELL'OPZIONE REGOLATORIA PROPOSTA.

A) metodo di analisi per la valutazione degli effetti.

Il metodo e l'analisi per la valutazione degli effetti sono stati assunti a livello comunitario nella parte ascendente della direttiva.

Effetti della nuova disciplina si riscontrano nell'uniformità della disciplina della materia, derivante dalla comune applicazione in sede europea di un regime assicurativo minimo.



Per quanto riguarda l'equità delle sanzioni richieste è stato usato il metodo dell'analogia, pertanto si è fatto rimando alle sanzioni previste dall'articolo 29 del decreto legislativo 53/2011, che concerne modalità di ispezioni e controlli su certificati, che per natura, peculiarità ed effetti sono similari alla fattispecie prevista dall'intervento regolatorio.

B) svantaggi e vantaggi dell'opzione per i destinatari diretti ed indiretti.

Non risultano svantaggi derivanti dall'intervento regolatorio ma sussistono invece notevoli vantaggi in tema di miglioramento della qualità dei servizi di trasporto marittimo e della tutela dell'utenza, del funzionamento del dispositivo di sicurezza marittima e riduzione dei costi dovuti alle esternalità costituite dal verificarsi di eventi incidentali, che possono minare l'incolumità dei passeggeri, degli equipaggi e la salvaguardia degli ecosistemi marini e costieri nazionali.

C) Puntuale indicazione degli obblighi informativi (OI).

Nello schema sono indicati tutti gli obblighi che la direttiva in recepimento pone a carico dei soggetti interessati consistenti in :

- Articolo 6 – Obbligo di copertura assicurativa per le navi, italiane ed estere, che navigano nelle acque territoriali, i cui certificati devono essere presenti a bordo;
- Articolo 10 - esibizione, previa richiesta, della documentazione costituita da uno o più certificati comprovanti l'esistenza della copertura assicurativa.
- Articolo 10, comma 3 – Obbligo di trasmissione dei certificati alle autorità marittime per l'espletamento dei controlli dello Stato d'approdo.

Inoltre si è posta la priorità di non caricare i destinatari diretti ed indiretti di oneri inutili, bensì gli unici oneri presenti sono destinati a favore della collettività in termini di incremento della sicurezza della navigazione.

L'armonizzazione della disciplina è operata attraverso forme non superiori a quelle comunitarie.

D) eventuale comparazione con le altre opzioni esaminate.

Non si è proceduta a nessuna comparazione in quanto la direttiva non presentava margini di discrezionalità.

E) Condizioni e fattori incidenti sui prevedibili effetti dell'intervento regolatorio.

Le strutture operative, le risorse umane e le professionalità esistenti consentono l'applicazione della norma. Dall'attuazione del recepimento non derivano nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.

SEZIONE 6. INCIDENZA SUL CORRETTO FUNZIONAMENTO CONCORRENZIALE DEL MERCATO E SULLA COMPETITIVITÀ DEL PAESE.

Lo schema proposto consente l'adeguamento degli standards qualitativi nazionali a quelli europei e favorisce la concorrenza tra vettori europei e



internazionali, prevedendo altresì un quadro giuridico uniforme e certo in materia di responsabilità e copertura assicurativa per i crediti marittimi. La richiamata armonizzazione normativa opera attraverso forme non superiori a quelle comunitarie introducendo solo quei requisiti, standard, obblighi ed oneri strettamente necessari all'attuazione della direttiva. Inoltre, non viene operata un'estensione dell'ambito oggettivo o soggettivo delle regole e vengono introdotte sanzioni necessarie a dare attuazione alla direttiva

SEZIONE 7. MODALITÀ ATTUATIVE DELL'INTERVENTO REGOLATORIO.

A. Soggetti responsabili dell'intervento regolatorio:

I Soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio sono le classi armatoriali e per la parte pubblicistica i Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Comando Generale delle Capitanerie di Porto, il Ministero dello Sviluppo Economico, il Ministero dell'economia e delle finanze ed il Ministero per gli affari esteri.

B. Azioni di pubblicità per l'informazione dell'intervento.

L'intervento regolatorio oltre alla pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale sarà opportunamente pubblicizzato sul sito del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nonché comunicato agli Uffici Locali periferici coinvolti nell'attuazione dello stesso.

C. Strumenti per il controllo e il monitoraggio dell'intervento regolatorio.

Il controllo e il monitoraggio dell'intervento regolatorio sarà effettuato nei compiti istituzionali delle Amministrazioni coinvolte.

D. Meccanismi di revisione e l'adeguamento periodico della prevista regolamentazione e gli aspetti prioritari da sottoporre alla VIR.

L'eventuale ulteriore modifica della normativa di settore non potrà che passare attraverso nuove iniziative del legislatore comunitario.

A cura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con cadenza biennale si procederà alla prescritta relazione di verifica dell'impatto regolatorio nella quale saranno presi in esame i benefici dell'intervento regolatorio.

Che terrà conto dei seguenti aspetti prioritari:

1. verifica della diminuzione del numero di unità sprovviste di certificati assicurativi;
2. verifica della diminuzione del numero dei fermi e di espulsione;
3. analisi del rapporto dei costi benefici dell'intervento regolatorio.

Qualora, a seguito di verifica, dovesse essere rilevato, il mancato raggiungimento degli obiettivi si procederà alla revisione del provvedimento.



RELAZIONE TECNICO-NORMATIVA

Amministrazione proponente: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Titolo: schema di decreto legislativo di attuazione della direttiva 2009/20/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009 concernente l'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi.

PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO.

1. Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di governo.

Lo schema di decreto legislativo proposto costituisce attuazione dell'obbligo di recepimento della Direttiva 2009/20/CE derivante all'Amministrazione dalla delega di cui alla legge 15 dicembre 2011, n. 217 (Legge comunitaria 2010).

La necessità di emanare lo schema di decreto legislativo che si propone è dettata dalla inadeguatezza dell'attuale normativa prevista dal codice della navigazione in materia di responsabilità degli armatori per i crediti marittimi, come definiti dalla Convenzione dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) del 1976, come modificata dal Protocollo del 1996, alla quale l'Italia ha aderito con la legge n. 201/2009

2. Analisi del quadro normativo nazionale.

La Direttiva 2009/20/CE detta norme uniformi e sulla obbligatorietà di una copertura assicurativa per i crediti marittimi da parte degli armatori o di qualsiasi altro soggetto, responsabile della conduzione della nave.

L'istituto rappresenta una novità per l'ordinamento nazionale, dal momento che il vigente codice della navigazione non prevede l'istituto, e si riconnette al regime della Convenzione del 1976 sulla limitazione del debito dell'armatore, come modificata dal protocollo del 1996, alla quale l'Italia ha aderito con la legge 23 dicembre 2009 n. 201.

Il regime vigente, previsto dagli artt. 274-276 del codice della navigazione, approvato con RD 30 marzo 1942 n. 327, prevede la responsabilità dell'armatore per i fatti dell'equipaggio e per le obbligazioni contratte dal comandante per quanto riguarda la nave e la spedizione, ad eccezione di quanto connesso agli obblighi di assistenza e salvataggio ed alle responsabilità proprie del comandante della nave quale capo della spedizione.



Per le obbligazioni come sopra identificate, e per quelle ulteriori sorte da fatti o atti compiuti durante lo stesso viaggio – ad eccezione di quelle derivanti da proprio dolo o colpa – il codice prevede l'istituto della limitazione del debito complessivo, per un importo pari al valore della nave ed all'ammontare del nolo e di ogni altro provento del viaggio.

Il regime appare ormai inadeguato rispetto allo sviluppo del traffico marittimo, ed è stato nel recente passato fonte di contenzioso, in particolare nel settore del trasporto passeggeri.

Si segnala inoltre la legge 23 dicembre 2009, n. 201 di autorizzazione alla adesione dell'Italia al Protocollo di modifica della Convenzione del 1976 sulla limitazione della responsabilità in materia di crediti marittimi e delega al Governo per la sua attuazione, che però non ha trovato effettiva attuazione per scadenza della delega per l'emanazione di un decreto legislativo di coordinamento della legislazione nazionale ai principi della Convenzione.

Inoltre viene richiamato il decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53 recante norme di attuazione della direttiva 2009/16/CE sul controllo da parte dello Stato di approdo, per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri, in considerazione del fatto che i certificati ed i controlli in merito all'assicurazione obbligatoria introdotta col decreto sono effettuati in base alla disciplina stabilita da tale decreto legislativo. ;

3. Incidenza delle norme proposte sulle leggi e regolamenti vigenti.

Il recepimento della direttiva comporta le seguenti modifiche della vigente normativa:

- al comma 1, dell'articolo 275 del codice della navigazione, dopo la parola: "armatore" sono aggiunte le seguenti parole: " di una nave di stazza lorda inferiore alle 300 tonnellate".
- sono fatte salve le specifiche disposizioni in materia assicurativa previste dalle seguenti disposizioni:
 - a. Convenzione internazionale sulla responsabilità civile *per i danni* derivanti da inquinamento da idrocarburi, CLC '92, firmata a Londra il 27 novembre 1992, di cui alla *legge 27 maggio 1999, n. 177*;
 - b. Convenzione sulla responsabilità civile per i danni dovuti a inquinamento da combustibile delle navi, Bunker oil, firmata a Londra il 23 marzo 2001, di cui alla *legge 1 febbraio 2010, n. 19*.
 - c. Regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente.



E' stato inoltre precisato che non sono applicabili alla assicurazione della responsabilità di cui al decreto in trattazione , le disposizioni previste dagli articoli 514, 527 e 538 del codice della navigazione.

4. Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali.
Il provvedimento non presenta profili di incompatibilità costituzionale, investendo la materia di cui all'articolo 117, 1° comma, lettera h) della Costituzione (Ordine pubblico e sicurezza, nella fattispecie sicurezza della navigazione), pertanto, di competenza legislativa esclusiva dello Stato.
5. Analisi delle compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.
Non si evidenziano elementi di interferenza con le competenze e le funzioni delle regioni sia a statuto ordinario che speciale.
6. Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'art. 118, primo comma, della Costituzione.
Non si evidenziano profili di elementi di incompatibilità .
7. Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.
La materia della responsabilità dell'armatore per i crediti marittimi, ad eccezione della legge delega 201/2009, rimasta inattuata, investe materia nuova nell'ordinamento e quindi non comporta effetti di rilegificazione, né investe materie oggetto di delegificazione ovvero oggetto di semplificazione normativa.
8. Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.
Attualmente non risulta essere all'esame del Parlamento alcun provvedimento vertente su materia analoga.
9. Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto.
Non risulta che vi siano giudizi di costituzionalità pendenti sulle medesime o analoghe materie.

PARTE II. Contesto normativo comunitario ed internazionale.

10. Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.
Lo schema che si propone è compatibile con l'ordinamento comunitario in quanto attua gli obiettivi indicati nella direttiva 2009/20/CE e mira alla chiusura della procedura di infrazione 2012/0078, aperta nei confronti dell'Italia a seguito del mancato recepimento della direttiva stessa.



11. Verifica dell'esistenza di procedure di infrazione da parte della Commissione Europea sul medesimo o analogo oggetto.
In merito alla materia risulta aperta la procedura 2012/0078 per "Mancato recepimento della direttiva 2009/20/CE relativa all'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi" ed attualmente si è giunti alla fase di messa in mora ai sensi dell'articolo 258 TFUE (ex art. 226 TCE).
12. Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.
Lo schema che si propone è compatibile con gli obblighi internazionali.
La Direttiva in recepimento risponde ai dettami della Convenzione dell'Organizzazione Internazionale Marittima (IMO) del 1976 come riveduta e modificata dal protocollo del 1996, alla quale l'Italia ha aderito con legge 23 dicembre 2009 n. 201
13. Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.
Non risulta che vi siano pendenti dinanzi alla Corte Europea dei diritti dell'uomo giudizi nelle medesime o analoghe materie.
14. Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.
Lo schema che si propone deriva dal recepimento della direttiva Europea 2009/20/CE pertanto è in linea con la regolamentazione in materia degli altri Stati Membri.

PARTE III. ELEMENTI DI QUALITA' SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO.

1. Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.
Non vi sono nuove definizioni normative introdotte dal testo. Le definizioni di "assicurazione", "armatore" e "Convenzione del 1996" di cui all'art. 2 del testo normativo, sono in linea con quelle indicate dalla direttiva 2009/20/CE.
2. Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni ed integrazioni subite dai medesimi.
E' stata verificata la correttezza dei riferimenti normativi con particolare riguardo alle successive modificazioni ed integrazioni subite dagli stessi.
3. Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti.
Nello schema che si propone non si è fatto ricorso alla novella legislativa, eccezion fatta per l'articolo 12 che prevede la modifica del primo comma dell'articolo 275 del codice della navigazione, in quanto circoscrive il



principio della limitazione della responsabilità dell'armatore alle sole navi di stazza lorda inferiore alle 300 tonnellate.

4. Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.
Il provvedimento non comporta effetti abrogativi impliciti e non contiene norme abrogative espresse; sono presenti effetti abrogativi riferiti alla sostituzione normativa operata tramite il ricorso alla novella di cui al punto precedente.
5. Individuazioni di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.
Nello schema che si propone non vi sono disposizioni aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.
6. Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.
Non vi sono deleghe aperte nelle materie oggetto del provvedimento.
7. Indicazione di eventuali atti successivi attuativi, verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione.
Non vi sono atti successivi attuativi di natura normativa conseguenti al decreto in oggetto.
8. Verifica e piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi.
Non si ritiene necessario commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche sulla materia oggetto dello schema che si propone, in quanto sono stati utilizzati i dati in possesso dell'amministrazione proponente (in particolare Direzione Generale per il trasporto marittimo e le vie d'acqua interne) circa i numeri di sinistri e di eventi incidentali in genere e le conseguenti procedure ed inchieste per l'attribuzione delle responsabilità di tali eventi.

