



Modifiche al codice della navigazione in materia di responsabilità dei piloti dei porti

A.C. 2721

Dossier n° 384 - Schede di lettura
21 dicembre 2015

Informazioni sugli atti di riferimento

A.C.	2721
Titolo:	Modifiche al codice della navigazione in materia di responsabilità dei piloti dei porti
Iniziativa:	Parlamentare
Iter al Senato:	No
Numero di articoli:	2
Date:	
presentazione:	13 novembre 2014
assegnazione:	24 febbraio 2015
Commissione competente :	IX Trasporti
Sede:	referente
Pareri previsti:	I Affari Costituzionali, II Giustizia (ex art. 73, co. 1-bis, del regolamento), V Bilancio, VI Finanze, XI Lavoro e XIV Politiche dell'Unione Europea

Contenuto

La proposta di legge n. 2721, modifiche al codice della navigazione in materia di responsabilità dei piloti nei porti, riforma la materia della **responsabilità civile dei piloti marittimi**, regolata attualmente dal codice della navigazione e dal regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (D.P.R. 1952, n. 328).

In alcuni porti, per determinate tipologie di navi o in determinate condizioni, il comandante di una nave **deve o può** farsi assistere nelle manovre da personale specializzato, **ossia da un pilota**. Nei luoghi in cui il pilotaggio è obbligatorio il pilota non può cessare dalla sua opera fino all'ormeggio della nave nel luogo assegnato ovvero fino all'uscita della nave dall'area nella quale il pilotaggio è obbligatorio. Tale area è determinata o, in via generale, nelle aree in cui il pilotaggio è obbligatorio, con decreto del Presidente della Repubblica, ovvero, nelle aree nelle quali il servizio di pilotaggio è facoltativo, per particolari esigenze, con un decreto del direttore marittimo che rende altresì obbligatorio il pilotaggio per quelle aree (art. 92 comma 2 e art. 87).

La disciplina generale prevede comunque l'obbligo per il pilota di prestare la sua opera fino a quando ne sia richiesto dal comandante della nave anche in caso di aree nelle quali il pilotaggio è facoltativo (art. 92, comma 3).

Il sistema di responsabilità civile attualmente in essere prevede che **il pilota** risponda **esclusivamente** per i danni cagionati alla nave (art. 93) a condizione che venga provato (con onere della prova a carico del danneggiato, art. 133) che il danno dipenda da **inesattezza delle informazioni o delle indicazioni rese dal pilota stesso** per la determinazione della rotta. Accanto alla responsabilità del pilota, è prevista la responsabilità solidale della **corporazione dei piloti** per il danno cagionato dal pilota medesimo "nei limiti della cauzione prestata" (art. 94). L'importo della cauzione da prestare da parte della corporazione dei piloti, a garanzia di eventuali responsabilità, è definita sulla base dei **regolamenti locali** (art. 89). Dalla relazione si desume che le cauzioni di norma prestate non sono idonee a garantire un'adeguata copertura dei danni, in quanto gli importi, a livello locale, sono determinati in termini quantitativamente insufficienti.

La proposta di legge in esame consta di **due articoli**. L'articolo 1 consta di tre commi. Il comma 1 abroga l'articolo 89 del codice della navigazione, che disciplina l'istituto della cauzione prestata dalla corporazione dei piloti. Il **comma 2** novella il testo dell'articolo 93 del codice stabilendo che:

- il pilota risponda dei **danni cagionati alla nave, a persone o a cose**.
- il presupposto della responsabilità è rappresentato, come nel regime attuale, dalla **inesattezza delle informazioni o delle indicazioni rese dal pilota stesso** per la determinazione della rotta.
- il **limite della responsabilità del pilota** per ciascun evento ed indipendentemente dal numero dei

soggetti danneggiati e dalla tipologia del sinistro è di 1.000.000 di euro, salvo il caso in cui sia accertato il dolo o la colpa grave del pilota. In tale circostanza non si applica alcun limite di responsabilità.

Rispetto al regime pregresso si verifica pertanto **un'estensione della responsabilità del pilota** per i danni prodotti a persone e cose (oltre a quelli previsti alla nave), si **conferma l'onere della prova in capo al danneggiato** riguardo al presupposto della responsabilità medesima e si stabilisce un limite di responsabilità pari ad un milione di euro per la responsabilità del pilota, fatti salvi i casi di colpa grave e dolo.

Il **comma 3** completa la riforma introducendo, al posto del sistema della **corresponsabilità solidale della corporazione dei piloti**, una copertura assicurativa obbligatoria in capo ai singoli piloti. A tale scopo è novellato l'articolo 94 prevedendo:

- la **stipula di un contratto di assicurazione**, con un massimale pari al limite fissato per la responsabilità civile del pilota (ossia 1 milione di euro) a copertura dei danni cagionati nell'esercizio dell'attività di pilotaggio.
- l'**obbligo di deposito di una copia del contratto stipulato** presso la corporazione dei piloti presso la quale l'interessato presta servizio.
- la possibilità, nell'ambito dei poteri di vigilanza dell'autorità marittima, di **accertare la validità e l'idoneità del contratto stipulato**.
- la **preclusione dello svolgimento dell'attività di pilotaggio** in caso di mancanza, invalidità o insufficienza della copertura assicurativa.

L'**articolo 2 fissa dei principi** in relazione alle modifiche da disporre ad alcuni articoli del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (D.P.R. 1952, n. 328). In particolare:

- la **lettera a)** stabilisce la modifica dell'articolo 110 del Regolamento sostituendo il riferimento alla cauzione, che si prevede debba essere prestata sia dai piloti che dagli aspiranti piloti, con quello alla stipula del contratto di assicurazione obbligatorio sopra descritto.
- la **lettera b)** stabilisce, conseguentemente, la modifica dell'articolo 111 del regolamento, che indica, nella formulazione attuale, la prestazione della cauzione quale condizione di efficacia della nomina dell'aspirante pilota, la quale resta sospesa fino al momento in cui la cauzione non venga versata. Qualora la cauzione non venga prestata entro un mese dall'esito favorevole della prova di idoneità si verifica la decadenza dalla medesima. Il principio contenuto nella disposizione propone di sostituire il riferimento alla cauzione con **la stipula del contratto di assicurazione obbligatoria**, fermo restando l'esito favorevole della prova di idoneità che l'aspirante pilota deve sostenere, ai sensi dell'articolo 108 del medesimo regolamento, e che consiste in una prova pratica di idoneità alla manovra e di conoscenza del porto, della rada o del canale nel quale l'aspirante pilota deve prestare servizio.
- la **lettera c)** dispone di sopprimere il riferimento al rimborso della cauzione dalla disposizione che disciplina i diritti del pilota cancellato, per qualsiasi motivo, dal registro dei piloti.
- la **lettera d)** dispone infine di introdurre le disposizioni necessarie al fine di disciplinare l'adempimento dell'obbligo di assicurazione e le conseguenze amministrative della mancanza, dell'invalidità o dell'insufficienza della prescritta copertura assicurativa.

Relazioni allegare o richieste

La proposta di legge è corredata della necessaria relazione illustrativa.

Necessità dell'intervento con legge

Come indicato nella stessa relazione illustrativa, l'intervento legislativo appare necessario al fine di aggiornare i principi relativi alla responsabilità del pilota disciplinati dal codice della navigazione.

Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite

La materia trattata rientra nell'ambito dell'articolo 117, comma secondo, lettera l), della Costituzione, ordinamento civile e penale, concernendo aspetti relativi alla responsabilità civile e disposizioni contenute nel codice della navigazione.

Rispetto degli altri principi costituzionali

Non rilevano profili problematici sotto l'aspetto costituzionale.

Compatibilità comunitaria

La disposizione non pone questioni di conformità con il diritto dell'Unione europea.

Procedure di contenzioso

Non risultano procedure di contenzioso sulla materia.

Documenti all'esame delle istituzioni dell'Unione europea

Non sussistono documenti all'esame delle istituzioni europee sul tema.

Incidenza sull'ordinamento giuridico

La proposta di legge modifica gli articoli 93 e 94 del codice della navigazione, abroga l'articolo 89 del medesimo codice e stabilisce i principi per la modifica del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, decreto del Presidente della Repubblica n. 358 del 1952.