

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

##### SEDE REFERENTE:

Modifiche al codice della navigazione in materia di responsabilità dei piloti dei porti. C. 2721 Tullo ed altri ( <i>Esame e rinvio</i> ) .....	125
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	127

##### SEDE REFERENTE

Martedì 22 dicembre 2015. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

#### La seduta comincia alle 13.40.

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

C. 2721 Tullo ed altri.

(*Esame e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Michele MOGNATO (PD), *relatore*, fa presente che la proposta di legge di cui la Commissione avvia l'esame ha ad oggetto la riforma la materia della responsabilità civile dei piloti marittimi, regolata attualmente dal codice della navigazione e dal relativo regolamento di esecuzione (De-

creto del Presidente della Repubblica n. 328 del 1952). Ricorda che il sistema di responsabilità civile attualmente in essere prevede che il pilota risponda esclusivamente per i danni cagionati alla nave (articolo 93) a condizione che venga provato (con onere della prova a carico del danneggiato, ai sensi dell'articolo 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 » (articolo 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 (articolo 89). Dalla relazione di accompagnamento si desume che le cauzioni di norma prestate non sono tuttavia idonee a garantire un'adeguata copertura dei danni, in quanto gli importi, a livello locale, sono determinati in termini quantitativamente insufficienti.

Fa presente che la proposta di legge in esame consta di due articoli. L'articolo 1 contiene le modifiche al codice della navigazione mentre l'articolo 2 contiene i principi di modifica del regolamento di

esecuzione del codice della navigazione. Rileva che tali disposizioni nel complesso riformano profondamente il sistema di responsabilità appena delineato. In primo luogo vengono modificati gli ambiti di responsabilità dei piloti. Si stabilisce infatti, novellando l'articolo 93 del codice, che il pilota risponda dei danni cagionati alla nave, a persone o a cose (non più quindi solo dei danni cagionati alla nave) qualora sia provato, con onere della prova che resta comunque in capo al danneggiato, che il danno dipenda dall'inesattezza delle informazioni o delle indicazioni rese dal pilota stesso per la determinazione della rotta. Unitamente all'estensione dei danni risarcibili viene introdotto un limite economico per il risarcimento del danno cagionato dai piloti per ciascun evento ed indipendentemente dal numero dei soggetti danneggiati e dalla tipologia del sinistro. Tale limite è di 1 milione di euro per ciascun evento, salvo il caso in cui sia accertato il dolo o la colpa grave del pilota. In tale circostanza non si applica alcun limite al risarcimento del danno. Osserva che un ulteriore elemento di innovazione consiste nel superamento del sistema di responsabilità solidale della corporazione dei piloti fondato sulla prestazione della cauzione. Le disposizioni della proposta di legge abrogano innanzi tutto l'articolo 89 del codice che disciplina l'obbligo di cauzione, e introducono un sistema di assicurazione obbligatoria per i danni derivanti dall'attività di pilotaggio sopra delineati. L'assicurazione obbligatoria ha un massimale pari al limite massimo del danno risarcibile (che viene fissato, come detto, a 1 milione di euro per ciascun evento) ed è obbligatoria per tutti i piloti. Viene inoltre previsto l'obbligo di depositare una copia del contratto di assicurazione stipulato presso la corporazione dei piloti presso la quale l'interessato presta servizio. In caso di mancanza, invalidità o insufficienza della copertura assicurativa è precluso l'esercizio o la prosecuzione dell'attività di pilotaggio. Nell'ambito dell'attività di vigilanza sui

piloti l'autorità marittima verifica la validità e l'idoneità dei contratti di assicurazione.

Fa presente che, in questo quadro, sono indicati, all'articolo 2, i principi di adeguamento del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 328 del 1952. Sottolinea che le modifiche si rendono evidentemente consequenziali e necessarie ad adeguare il regolamento al nuovo sistema di responsabilità previsto dalle disposizioni appena descritte. Si prevede infatti l'abrogazione dei riferimenti all'obbligo di prestazione della cauzione e la sostituzione dello stesso con l'obbligo di sottoscrivere il contratto di assicurazione obbligatoria (lettera *a*). Tale adempimento viene riconosciuto quale presupposto per l'assunzione dell'impiego, stabilendosi altresì che il contratto di assicurazione deve essere sottoscritto da ciascun aspirante pilota entro un mese dalla comunicazione dell'esito favorevole della prova di idoneità (lettera *b*). Si rimette poi al regolamento il compito di fissare 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 (lettera *d*). E si abroga infine il riferimento al rimborso della cauzione dalla disposizione che disciplina i diritti del pilota cancellato, per qualsiasi motivo, dal registro dei piloti (lettera *c*).

In conclusione, giudica opportuno segnalare alla Commissione la rilevanza delle modifiche al regime di responsabilità dei piloti nei porti, recate dalla proposta di legge in esame, che permetterebbero di superare un quadro giuridico che appare in effetti piuttosto datato. Esprime pertanto l'auspicio che la Commissione possa, in tempi rapidi, svolgere e concludere l'esame della proposta di legge.

Roberta OLIARO (SCpI) condivide pienamente i contenuti della proposta di legge in esame, che sottoscrive, sottolineando che la sua approvazione risolverà

una annosa questione molto sentita dal comparto.

Sandro BIASOTTI (FI-PdL) evidenzia che l'introduzione di una specifica disciplina, che stabilisce un limite di importo alla responsabilità del pilota, pur rispondendo alle richieste del comparto, potrebbe indurre anche altre categorie a sollecitare un'estensione di tale disciplina.

Chiede pertanto al relatore se questo aspetto sia stato valutato.

Alberto PAGANI (PD) segnala l'opportunità di affrontare nell'ambito della proposta di legge in esame anche le questioni relative ai servizi tecnico-nautici, introducendo disposizioni sollecitate dagli operatori del settore e ampiamente condivise.

Michele Pompeo META, *presidente*, segnala l'esigenza che le questioni già indicate dagli interventi svolti nella seduta odierna, siano adeguatamente affrontate nel seguito dell'esame della proposta di legge.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia, quindi, il seguito dell'esame ad altra seduta.

**La seduta termina alle 13.50.**

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

*Martedì 22 dicembre 2015.*

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 13.50 alle 14.