

NOTA SULLA PROPOSTA DI LEGGE AS 2460 AVENTE AD OGGETTO MODIFICHE AL CODICE DELLA NAVIGAZIONE IN MATERIA DI RESPONSABILITÀ DEI PILOTI DEI PORTI E DISPOSIZIONI IN MATERIA DI SERVIZI TECNICO NAUTICI”

A) LIMITAZIONE DELLA RESPONSABILITÀ DEI PILOTI DEI PORTI

La proposta di legge è stata già approvata dalla IX Commissione della Camera in data 29/6/2016 ed ora è all'esame dell'VIII Commissione del Senato in sede deliberante, rubricata **AS 2460**.

La proposta legislativa mira a modificare la vigente legislazione in materia di responsabilità del pilota.

Ai sensi dell'art. 313 cod. nav. il comandante della nave ha la responsabilità della manovra durante lo svolgimento del servizio di pilotaggio, questi in particolare risponde dei danni subiti dalla **nave**, durante il servizio di pilotaggio se non prova (*inversione dell'onere della prova*) che tali danni siano stati causati alla nave da errata manovra provocata da inesatte indicazioni o informazioni fornite dal pilota.

L'art. 94 cod. nav. afferma che dei danni dei quali è responsabile il pilota risponde solidalmente la Corporazione nei limiti della cauzione definita dai regolamenti locali. Di regola però questa cauzione è di ammontare contenuto e quindi non garantisce un'adeguata copertura dei danni.

La legislazione sopra richiamata disciplina solo la cosiddetta **responsabilità contrattuale** del pilota (danni alla nave) nulla dispone in merito alla **responsabilità extracontrattuale** relativa ai danni occorsi a terzi (persone o cose) conseguenti ad un fatto colposo del pilota durante la manovra della nave, ai sensi dell'art. 2043 cod. civ.

L'insieme delle disposizioni sopra indicate determina comunque due importanti conseguenze: in primo luogo il rischio che la risarcibilità dei danni alla nave, dei quali è stata provata la responsabilità del pilota, dipenda dalla consistenza patrimoniale di quest'ultimo che ovviamente può variare da soggetto a soggetto, in secondo luogo la previsione di una responsabilità illimitata del pilota può indurre lo stesso a comportamenti opportunistici volti ad evitare il maggior numero di rischi possibile con effetti negativi sull'operatività delle navi.

L'introduzione per legge di un limite alla responsabilità del pilota non escluderebbe comunque il ricorso ai citati comportamenti opportunistici se a tale limite non venisse affiancato l'obbligo, a carico del pilota, di provvedere ad una copertura assicurativa in modo da garantire il risarcimento del danno.

Nella proposta di legge si è scelto di creare un regime di responsabilità limitata del pilota identico per qualsiasi atto o fatto generatore di responsabilità (contrattuale o extracontrattuale) per qualsiasi evento ed indipendentemente dal numero dei soggetti danneggiati e dalla tipologia del sinistro, ferma restando la responsabilità dell'armatore secondo i principi dell'ordinamento ai sensi dell'art. 275 cod. nav e del Dlgs. n. 111/2012. Si è scelto altresì di mantenere l'onere della prova sempre a carico del danneggiato, cioè del comando nave, sia nel caso di responsabilità contrattuale che extracontrattuale.

I punti salienti della proposta di legge sono:

1) introduzione di un limite alla responsabilità contrattuale ed extracontrattuale del pilota pari ad un milione (1.000.000) di euro per ciascun evento, indipendentemente dal numero dei soggetti danneggiati e dai tipi di sinistro occorsi. **Detto limite ovviamente non si applica nel caso in cui venga accertata la responsabilità del pilota per dolo o colpa grave;**

2) la responsabilità del pilota scatta qualora venga provato che l'evento dannoso che ha colpito la nave ovvero persone o cose deriva da inesattezza delle informazioni o delle indicazioni fornite dal pilota medesimo per la determinazione della rotta;

3) viene soppressa la responsabilità solidale della Corporazione fino al limite della cauzione e la stessa viene sostituita con l'obbligo posto a carico del pilota di stipulare, con una apposita impresa di assicurazione, un contratto per la copertura dei danni. La mancanza, l'invalidità o l'insufficienza della copertura assicurativa preclude l'esercizio o la prosecuzione dell'attività di pilotaggio.

La proposta di legge volta a porre un limite alla responsabilità per danni del pilota è vista da Confitarma in modo favorevole in quanto rispetto alla confusa vigente disciplina codicistica rappresenta certamente un passo avanti verso una maggiore trasparenza e certezza giuridica nei rapporti tra pilota ed armatore.

Il pilota infatti sarà indotto dal limite posto alla propria responsabilità a svolgere il servizio in un clima più disteso ed efficiente specie in considerazione del sempre più diffuso fenomeno del gigantismo navale.

B) DISPOSIZIONI IN MATERIA DI SERVIZI TECNICO-NAUTICI ART. 3

Nell'art. 3 della proposta di legge viene meglio disciplinato il regime di obbligatorietà dei servizi tecnico nautici.

Si introduce la regola secondo la quale l'obbligatorietà di tutti i servizi tecnico-nautici è stabilita e disciplinata dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, su proposta dell'autorità marittima, d'intesa con l'autorità portuale ove istituita, **sentite le associazioni di categoria nazionali interessate.**

Attualmente solo il regime di obbligatorietà del pilotaggio è di competenza del Ministro mentre per gli altri servizi sono competenti le Autorità marittime. Inoltre mentre il regime di obbligatorietà del servizio di pilotaggio è disciplinato dal codice della navigazione che ne riconosce l'esclusiva competenza al Ministro con l'obbligo di acquisire i pareri delle associazioni di categoria, per gli altri due servizi il regime di obbligatorietà è rimesso all'Autorità marittima e solo in base ad una circolare ministeriale, cioè in via amministrativa e non legislativa, viene prevista la partecipazione consultiva delle associazioni di categoria interessate.

Confitarma si è sempre dichiarata favorevole ad un controllo centralizzato ministeriale della disciplina dell'obbligatorietà dei servizi tecnico-nautici. Sul punto è però importante precisare che tale controllo centralizzato non equivale ad affermare che in tutti i porti debbano esistere identici regimi di obbligatorietà. E' del tutto evidente infatti che ogni porto ha le proprie caratteristiche operative alle quali corrispondono specifiche esigenze di sicurezza. Ma solo il controllo centralizzato del Ministero garantisce un obiettivo bilanciamento tra i principi della sicurezza e le esigenze commerciali delle navi impedendo l'emanazione di provvedimenti in sede locale che favoriscano troppo la sicurezza o diano assoluta priorità alle esigenze commerciali.

In data 18 aprile 2016 Confitarma insieme a Federagenti e ad altre associazioni interessate ha sollecitato le Commissioni parlamentari competenti della Camera a formulare il loro parere favorevole sulla proposta AC 2721 attesa l'importanza della stessa per gli interessi armatoriali.