

# ASSOCIAZIONE ITALIANA DI DIRITTO MARITTIMO



PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI  
MINISTRO PER LA PROTEZIONE CIVILE E LE POLITICHE DEL MARE

STRUTTURA DI MISSIONE PER LE POLITICHE DEL MARE

Genova 21 maggio 2024

Egregi Signori,

**Piano del Mare - Convocazione di un'audizione afferente al tema: "Industria Armatoriale" per il giorno 22 maggio 2024, ore 10:00 presso la Sala "Parlamentino" sita in Via della Panetteria 18 - Roma**

Con riferimento alla convocazione sopra indicata afferente il tema della Industria Armatoriale, l'Associazione Italiana di Diritto Marittimo – AIDIM - ritiene utile portare all'attenzione di codesta Struttura la questione della ratifica delle convenzioni internazionali in ambito marittimo ed in particolare della Convenzione di Londra LLMC del 1976/1996. La mancata ratifica di tale Convenzione comporta infatti evidenti svantaggi competitivi per l'industria armatoriale italiana.

L'istituto della limitazione della responsabilità costituisce una delle condizioni che consentono la sostenibilità economica dell'attività armatoriale. Trattasi infatti di attività con alta componente di rischio da cui possono derivare ingenti danni dei quali l'armatore in tanto può farsi carico in quanto appunto vi sia un limite di responsabilità. Dalla esistenza della facoltà per l'armatore di limitare la propria responsabilità discende la possibilità per quest'ultimo di trovare adeguata copertura assicurativa.

Nell'ordinamento italiano la materia è regolata dagli artt. 275 e 276 del Codice della Navigazione. A livello internazionale, invece, la questione trova la sua disciplina nella Convenzione di Londra LLMC 1976/96.

La Direttiva 2009/20/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio ha previsto l'obbligo per gli Stati membri di assumere disposizioni che impongano agli armatori di navi battenti la propria bandiera, l'obbligo di stipulare contratti di assicurazione di responsabilità che

prevedano come massimali importi almeno pari ai limiti di responsabilità previsti dalla Convenzione di Londra LLMC.

Nel preambolo della Direttiva ed a esplicazione della ragione della stessa, viene richiamata la dichiarazione degli Stati membri in data 9.10.2008 in cui è stata riconosciuta l'importanza della adesione degli Stati membri alla Convenzione di Londra LLMC.

Ritenendosi di non poter ulteriormente tardare nell'adottare la disciplina uniforme di cui alla suddetta Convenzione, con Legge 23 dicembre 2009 n. 201, è stata autorizzata l'adesione al Protocollo nel 1996, che integra i limiti indicati nella Convenzione del 1976. Poiché la Convenzione rimette alla legislazione degli Stati parte la disciplina delle regole relative al procedimento di limitazione, la soluzione più idonea fu ritenuta quella di delegare il Governo a provvedervi, emanando le norme necessarie.

Vi si faceva fronte con l'art. 3 della Legge 201/2009, che specificava l'oggetto della delega e i principi, i criteri e i termini ai quali il Governo avrebbe dovuto attenersi.

Nonostante fosse già stata predisposta una bozza di Legge Delega, il termine di sei mesi scadeva senza che la delega fosse esercitata.

Dovendosi comunque dare attuazione in Italia alle disposizioni della Direttiva 2009/20/CE, se ne disponeva il recepimento con Decreto Legislativo 28 giugno 2012 n. 111.

La Direttiva aveva ad oggetto solamente l'obbligo della copertura assicurativa per la responsabilità dell'armatore, in importo almeno pari alla somma limite stabilita per ciascun credito marittimo dal Protocollo del 1996 della Convenzione di Londra del 1976, null'altro disponendo in merito alla disciplina sulla limitazione della responsabilità.

L'attuazione della Direttiva non poteva pertanto che esercitarsi nei limiti dell'oggetto della delega comunitaria. Tuttavia, il Legislatore è intervenuto anche in materia di limitazione della responsabilità e, allontanandosi dal contenuto della Direttiva, ha introdotto limiti per ipotesi di responsabilità dell'armatore analogamente alle disposizioni della Convenzione di Londra 1976/1996, contestualmente modificando l'art. 275 cod. nav. la cui applicazione è stata ridotta a navi di stazza lorda inferiore alle 300 tonnellate.

La situazione, paradossale, creatasi in seguito al Decreto Legislativo 111/2012, è che, muovendo dal recepimento di una Direttiva Comunitaria, si è ritenuto che la mera indicazione di limiti di responsabilità analoghi a quelli del Protocollo del 1996 potesse concretizzare il recepimento della disciplina uniforme sulla limitazione. Tuttavia sussistono incertezze in merito all'effettivo recepimento di tale disciplina sicchè esiste la possibilità che l'armamento italiano sia stato di fatto privato della possibilità di limitare la propria responsabilità.

Infatti, al contempo non sono ancora state completate le formalità per giungere alla ratifica della Convenzione di Londra LLMC.

L'Italia continua così ad essere l'unico Stato marittimo membro dell'Unione Europea a non esserne parte. E difatti l'hanno ratificata o vi hanno aderito: Belgio, Bulgaria, Cipro, Croazia, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Lettonia, Lituania, Malta, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Romania, Slovenia, Spagna, Svezia, oltre che l'Ungheria e altri Stati europei quali Azerbaijan, Albania, Georgia, Lussemburgo, Islanda, Regno Unito e Svizzera.

La situazione che si è venuta a configurare a seguito della mancata ratifica della Convenzione di Londra LLMC e delle modifiche apportate all'art. 275 Cod.Nav. determina importanti svantaggi competitivi per l'armamento italiano il quale:

i) in caso di sinistro rischia di vedersi esposto a obblighi risarcitori maggiori di quelli applicabili agli armatori di qualsiasi altro Paese;

ii) esiste la concreta possibilità che, in considerazione di quanto precede, gli assicuratori degli armatori italiani si determinino ad applicare le coperture assicurative a termini e condizioni più gravosi di quanto altrimenti sarebbe se gli armatori potessero avvalersi della limitazione di responsabilità.

Le problematiche di cui sopra sono ben note all'Amministrazione dello Stato all'attenzione della quale sono state ripetutamente portate. Nel Giugno 2021 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha infatti avviato, attraverso incontri e scambi di documentazione, lavori finalizzati alla ratifica delle convenzioni internazionali IMO e fra esse la Convenzione di Londra LLMC.

In quella sede si è discusso della possibilità dell'adozione di una nuova legge delega per la ratifica della Convenzione di Londra e degli strumenti da adottare per consentire l'applicazione della stessa nell'ordinamento italiano.

L'AIDIM diede il proprio contributo con riferimento al disegno di legge delega. In precedenza, l'AIDIM aveva anche predisposto e sottoposto al Ministero uno schema di Decreto Legislativo contenente la disciplina intesa ad armonizzare le disposizioni del Codice della Navigazione in tema di limitazione con le disposizioni della Convenzione. Si allegano i testi dei due documenti.

Assieme a Confitarma e ad Assarmatori, che condividono questa nota, si confida che il Governo, promotore di una prospettiva europea sempre più integrata e comune, e sensibile alle esigenze e necessità dell'armamento italiano, ponga in essere con urgenza gli interventi necessari affinché la Convenzione di Londra del 1976 sulla limitazione della responsabilità

in materia di crediti marittimi, come modificata dal Protocollo del 1996, entri in vigore senza ulteriore ritardo.

Nell'ambito di una proficua collaborazione per quanto riguarda gli adempimenti di competenza in merito alle attività volte ad assicurare l'esecuzione degli obblighi derivanti dall'adesione alla Convenzione, l'AIDIM conferma la disponibilità di continuare ad offrire la propria più ampia e attenta partecipazione.

Il Segretario Generale  
Avv. Pietro Palandri

Il Presidente  
Avv. Giorgio Berlingieri

all.1: minuta di legge delega  
all.2: minuta di decreto legislativo