

legislazione italiana di diritto della navigazione e dei trasporti

Decreto legislativo 28 giugno 2012 , n. 111

"Attuazione della direttiva 2009/20/CE recante norme sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi."

pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 173 del 26 luglio 2012

Art. 1 Finalita'

Il presente decreto introduce norme relative alla assicurazione obbligatoria della responsabilita' armatoriale per i crediti marittimi di cui all'[articolo 4](#).

Art. 2 Definizioni

Ai fini del presente decreto si intendono per:

- a) [Convenzione del 1996: il testo consolidato](#) della [Convenzione del 1976 relativa alla limitazione della responsabilita' per i crediti marittimi](#), adottata dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO), come modificata dal [Protocollo del 1996](#);
- b) armatore: la persona che figura quale proprietario della nave nel registro in cui la nave e' iscritta o qualsiasi altro soggetto, persona fisica o giuridica, quale il conduttore a scafo nudo, che sia responsabile dell'esercizio di una nave adibita alla navigazione marittima;
- c) assicurazione: il contratto di assicurazione, con o senza franchigie avente per oggetto la copertura della responsabilita' dell'armatore in relazione ai crediti di cui all'[articolo 4](#).

Art. 3 Campo di applicazione

1. Il presente decreto si applica alle navi di bandiera italiana e alle navi di bandiera estera, di stazza lorda pari o superiore alle 300 tonnellate che entrano nei porti o transitano nelle acque territoriali italiane.
2. Il presente decreto non si applica alle navi militari e navi da guerra ed alle altre navi di proprieta' dello Stato o delle quali lo Stato ha l'esercizio, impiegate, nel momento in cui il credito e' sorto, per servizi governativi non commerciali.

Art. 4 Crediti ai quali si riferisce l'assicurazione della responsabilita'

I crediti ai quali si riferisce l'assicurazione della responsabilita' armatoriale sono i seguenti:

- a) crediti relativi a morte, lesioni pErsoNali, perdita o danni a beni, ivi inclusi danni ad opere portuali, bacini e canali navigabili ed agli ausili alla navigaZiOne, che si verificano a bordo o in connessione diretta con l'esercizio della nave o con le operazioni di salvataggio ed i conseguenti danni che ne derivino;
- b) crediti relativi a danni derivanti da ritardi nel trasporto marittimo di carico, passeggeri o del loro bagaglio;

- c) crediti relativi ad altri danni derivanti dalla violazione di diritti diversi dai diritti contrattuali, che si verifichino in connessione diretta con l'esercizio della nave o con le operazioni di salvataggio;
- d) crediti relativi al recupero, rimozione, demolizione o volti a rendere inoffensiva una nave che sia affondata, naufragata, incagliata o abbandonata, compresa ogni cosa che sia o sia stata a bordo di tale nave;
- e) crediti relativi alla rimozione, distruzione o volti a rendere inoffensivo il carico di una nave;
- f) crediti fatti valere da una persona diversa da quella responsabile, relativamente a provvedimenti presi al fine di prevenire o ridurre le conseguenze dannose degli eventi di cui alle lettere da a) ad e) e gli ulteriori danni causati da tali provvedimenti.

Art. 5

Crediti non compresi nell'assicurazione della responsabilita'

I crediti non compresi nell'assicurazione della responsabilita' sono i seguenti:

- a) crediti relativi alle operazioni di salvataggio, ivi compresi i crediti per compenso speciali di cui all'articolo 14 della [Convenzione sul salvataggio del 1989](#), se applicabili, o ai contributi per avaria comune;
- b) crediti relativi a danni per inquinamento da idrocarburi di cui alla [Convenzione internazionale sulla responsabilita' civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi, del 29 novembre 1969, come modificata dal Protocollo del 1992](#);
- c) crediti soggetti a qualsiasi Convenzione internazionale o legislazione nazionale che regoli o proibisca la limitazione della responsabilita' per danni nucleari;
- d) crediti nei confronti del proprietario di una nave a propulsione nucleare per danni nucleari;
- e) crediti da parte dei preposti dell'armatore o del soccorritore i cui compiti siano connessi alla nave o alle operazioni di salvataggio, ivi inclusi i crediti dei loro eredi, successori legittimi, o altre persone aventi diritto a presentare tali rivendicazioni.

Art. 6

Assicurazione della responsabilita' per i crediti marittimi

1. Le navi, sia di bandiera italiana che estera, rientranti nel campo di applicazione del presente decreto, devono essere provviste di copertura assicurativa della responsabilita' in reazione ai crediti marittimi di cui all'[articolo 4](#).
2. L'esistenza della copertura assicurativa e' comprovata da uno o piu' certificati rilasciati dal soggetto erogatore della garanzia e presenti a bordo della nave.
3. L'importo globale dell'assicurazione per la nave oggetto della copertura, per evento, e' pari alla somma dei limiti di cui agli [articoli 7 e 8](#).

Art. 7

Limiti generali

1. I limiti della responsabilita' armatoriale in relazione a crediti diversi da quelli elencati nell'[articolo 8](#), derivanti dallo stesso evento, sono calcolati come segue:

- a) per la responsabilita' relativa a morte o lesioni personali:
 - 1) nave di tonnellaggio non superiore alle 2.000 tonnellate: 2.000.000 diritti speciali di prelievo;
 - 2) nave di tonnellaggio superiore alle 2.000 tonnellate: 2.000.000 diritti speciali di

prelievo a cui sono sommate 800 diritti speciali di prelievo per ogni tonnellata dalle 2.001 alle 30.000 tonnellate; 600 diritti speciali di prelievo per ogni tonnellata dalle 30.001 alle 70.000 tonnellate, 400 diritti speciali di prelievo per ogni tonnellata superiore alle 70.000 tonnellate;

- b) per la responsabilita' in relazione ad ogni altro credito:
 - 1) nave di tonnellaggio non superiore alle 2.000 tonnellate: 1.000.000 diritti speciali di prelievo;
 - 2) una nave di tonnellaggio superiore alle 2.000 tonnellate: 1.000.000 diritti speciali di prelievo a cui sono sommate 400 diritti speciali di prelievo per ogni tonnellata dalle 2.001 alle 30.000 tonnellate; 300 diritti speciali di prelievo per ogni tonnellata dalle 30.001 alle 70.000 tonnellate, e 200 diritti speciali di prelievo per ogni tonnellata superiore alle 70.000 tonnellate.

2. Qualora l'ammontare calcolato in conformita' al comma 1, lettera a), sia insufficiente a saldare interamente i crediti ivi previsti, l'ammontare calcolato in conformita' al comma 1, lettera b), sara' disponibile per il pagamento della rimanenza non saldata delle rivendicazioni di cui al comma 1, lettera a), e tale rimanenza non saldata concorrera' ai crediti di cui al comma 1, lettera b).

3. Ai fini del presente decreto, il tonnellaggio della nave consiste nella stazza lorda calcolata conformemente alle norme relative alla stazzatura contenute nell'allegato 1 della convenzione internazionale di Londra del 23 giugno 1969 sulla stazzatura delle navi.

Art. 8

Limite della responsabilita' per i crediti dei passeggeri

1. Per la responsabilita' relativa a crediti derivanti da un singolo evento e sorti in relazione alla morte o a lesioni personali di passeggeri di una nave, il limite della responsabilita' del proprietario della nave e' pari ad un ammontare di 175.000 diritti speciali di prelievo moltiplicato per il numero di passeggeri che la nave e' autorizzata a trasportare in base al certificato della nave.

2. Ai fini del presente articolo per crediti relativi alla morte o a lesioni personali arrecate ai passeggeri di una nave si intende ogni credito presentato da qualsiasi persona, o da parte di qualsiasi persona, trasportata da tale nave in base ad un contratto di trasporto di passeggero ovvero chi, con il consenso del vettore, accompagna un veicolo o animali vivi che sono coperti da un contratto per il trasporto di merci.

Art. 9

Diritto speciale di prelievo

Il diritto speciale di prelievo di cui agli [articoli 7](#) e [8](#) e' l'unita' di conto del Fondo monetario internazionale come attestata dal Ministero dell'economia e delle finanze alla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo.

Art. 10

Certificati di assicurazione

1. I certificati di assicurazione devono contenere le informazioni seguenti:

- a) denominazione della nave, numero IMO e porto di immatricolazione;
- b) nome e luogo della sede principale dell'armatore;
- c) tipo e durata dell'assicurazione;
- d) denominazione e sede principale del soggetto che fornisce l'assicurazione e luogo nel quale e' stato sottoscritto il contratto di assicurazione.

2. I certificati di assicurazione devono essere redatti o in lingua inglese, o in francese o in spagnolo e, qualora redatti in lingua diversa, devono contenere una traduzione certificata in una delle predette lingue.

3. La trasmissione dei certificati alle autorità marittime competenti per l'espletamento dei controlli dello Stato di approdo, da parte delle navi che entrano nei porti o transitano nelle acque territoriali italiane, dovrà avvenire in formato cartaceo o elettronico con le modalità previste dal decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53.

Art. 11 Sanzioni

In caso di violazione degli obblighi derivanti dal presente decreto si assumono le misure di fermo e di espulsione, secondo la disciplina prevista dalle procedure di controllo del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, e la sanzione amministrativa pecuniaria di cui al comma 1 dell'articolo 29 del citato decreto.

Art. 12 Disposizioni di coordinamento

1. Al primo comma dell'[articolo 275](#) del codice della navigazione, dopo le parole: «l'armatore» sono inserite le seguenti: «di una nave di stazza lorda inferiore alle 300 tonnellate».

2. Ai fini dell'applicazione del presente decreto, 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 '01, firmata a Londra il 23 marzo 2001](#), di cui alla legge 1° febbraio 2010, n. 19;
- c) [regolamento \(CE\) n. 392/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente](#).

3. Non sono applicabili alla assicurazione della responsabilità di cui al presente decreto, le disposizioni previste dai seguenti articoli [514](#), [527](#) e [538](#) del codice della navigazione.

Art. 13 Disposizioni finanziarie

1. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

2. Le amministrazioni interessate provvedono all'adempimento dei compiti derivanti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

(testo a cura di [Enzo Fogliani](#))

(pagina aggiornata il 4.9.2012)

(n.b: salvo se diversamente indicato, la data di aggiornamento della pagina si riferisce alla mera modifica della pagina html messa in linea, e non implica che il testo normativo sia aggiornato a tale data. L'eventuale aggiornamento del testo normativo operato da norme successive, se riportato nel testo, è indicato appena dopo il titolo della legge.)