

## INDICE

PREMESSA

OBIETTIVI DELLA RICERCA E PROFILI METODOLOGICI 1

CAPITOLO I

L'ASSICURAZIONE OBBLIGATORIA  
IN MATERIA DI RESPONSABILITÀ  
PER INQUINAMENTO MARINO 3

*Sezione I*

L'EVOLUZIONE DEL QUADRO NORMATIVO  
DI DIRITTO UNIFORME A TUTELA DELL'AMBIENTE MARINO  
CONTRO FENOMENI DI INQUINAMENTO  
PROVENIENTE DA NAVI 4

1. Profili generali 4
2. La disciplina di diritto uniforme in materia di responsabilità civile per inquinamento marino: il principio «*chi inquina paga*» 8
3. L'introduzione del regime di assicurazione obbligatoria nella navigazione marittima: il principio «*chi inquina è assicurato*» 11

*Sezione II*

LA CONVENZIONE INTERNAZIONALE  
SULLA RESPONSABILITÀ CIVILE PER I DANNI DERIVANTI  
DA INQUINAMENTO DA IDROCARBURI  
(«*CIVIL LIABILITY CONVENTION*» - «*CLC*») 14

4. La «*Civil Liability Convention*» («*CLC*») quale «modello» di assicurazione marittima obbligatoria e della relativa certificazione 14
  - 4.1. Il regime di «*strict liability*» nell'ambito della Convenzione CLC: la canalizzazione della responsabilità verso il proprietario della nave 16
  - 4.2. Il danno risarcibile ai sensi della CLC 22
  - 4.3. L'assicurazione obbligatoria della responsabilità ai sensi della CLC 27
    - 4.3.1. Il soggetto su cui grava l'obbligo assicurativo 29
    - 4.3.2. Le navi per le quali vige l'obbligo assicurativo 29
    - 4.3.3. L'importo minimo e la durata dell'assicurazione o della garanzia finanziaria prescritta dalla CLC 31

	pag.
4.3.4. La c.d. « <i>blue card</i> » e la successiva emissione del certificato che attesta la vigenza dell'assicurazione o della garanzia finanziaria ai sensi della CLC	34
4.3.5. Il modello di certificato attestante la vigenza dell'assicurazione o della garanzia finanziaria ai sensi della CLC	37
4.3.6. Gli effetti derivanti dalla mancanza del « <i>CLC certificate</i> »: poteri e doveri dello Stato di bandiera e attività di <i>Port State Control</i> . Offensività del passaggio o compressione della libertà di navigazione?	38
4.3.7. L'azione diretta del danneggiato contro l'assicuratore (o il garante) ai sensi della CLC	43

### Sezione III

LA CONVENZIONE INTERNAZIONALE SULLA RESPONSABILITÀ CIVILE PER I DANNI DERIVANTI DALL'INQUINAMENTO DETERMINATO DAL CARBURANTE DELLE NAVI (« <i>BUNKER OIL CONVENTION</i> »)	46
--	----

5. La Convenzione <i>Bunker Oil</i> . Premessa	46
5.1. Il campo di applicazione della Convenzione <i>Bunker Oil</i> : i danni risarcibili	47
5.2. Il regime di responsabilità ai sensi della Convenzione <i>Bunker Oil</i>	48
5.3. L'obbligo assicurativo introdotto dalla Convenzione <i>Bunker Oil</i>	50
5.3.1. Il soggetto sul quale incombe l'obbligo assicurativo	51
5.3.2. Le navi soggette all'obbligo di assicurazione	52
5.3.3. L'autorità competente a rilasciare i certificati di cui all'art. 7, § 2, della Convenzione <i>Bunker Oil</i>	54
5.3.4. Il certificato attestante la vigenza dell'assicurazione o della garanzia finanziaria ai sensi della <i>Bunker Oil Convention</i>	56
5.3.5. Il certificato <i>Bunker Oil</i> quale titolo abilitativo alla navigazione: obblighi e poteri dello Stato di bandiera e del <i>Port State</i>	58
5.3.6. I controlli per l'accettazione delle <i>blue cards</i> emesse da assicuratori e <i>P&amp;I Clubs</i>	60
5.3.7. L'azione diretta del danneggiato contro l'assicuratore (o il garante) ai sensi della Convenzione <i>Bunker Oil</i>	64

### CAPITOLO II

IL SISTEMA DI ASSICURAZIONE OBBLIGATORIA NELLA CONVENZIONE DI NAIROBI SULLA RIMOZIONE DEI RELITTI (« <i>WRECK REMOVAL CONVENTION</i> »)	67
--	----

1. La « <i>Wreck Removal Convention</i> » (« <i>WRC</i> »). Profili generali	67
2. Il regime di responsabilità ai sensi della « <i>Wreck Removal Convention</i> »	73
3. Il sistema di assicurazione obbligatoria nell'ambito della « <i>Wreck Removal Convention</i> »	75

	<i>pag.</i>
3.1. Il soggetto sul quale incombe l'obbligo assicurativo	76
3.2. Le navi soggette all'obbligo di assicurazione	77
3.3. L'autorità competente a rilasciare i certificati attestanti la copertura assicurativa (o altra garanzia finanziaria)	78
3.4. Il certificato attestante la vigenza dell'assicurazione (o della garanzia finanziaria)	81
3.5. L'azione diretta del danneggiato contro l'assicuratore (o il garante)	83
CAPITOLO III	
L'ASSICURAZIONE OBBLIGATORIA NEL TRASPORTO MARITTIMO DI PASSEGGERI	85
1. La Convenzione di Atene sul trasporto marittimo dei passeggeri e dei loro bagagli (c.d. Convenzione PAL), come modificata dal Protocollo di Londra del 2002 («PAL 2002»). Profili generali	86
2. Le critiche mosse al testo originario della Convenzione PAL	88
3. I lavori di adeguamento della Convenzione PAL alle esigenze dell'industria assicurativa. Il Protocollo di Londra del 2002	91
4. Il regime di assicurazione o garanzia obbligatoria ai sensi della Convenzione PAL 2002. Premessa	97
4.1. Il soggetto sul quale grava l'obbligo assicurativo: il « <i>performing carrier</i> ». Problematiche applicative in merito alla copertura assicurativa ai sensi della Convenzione PAL 2002	100
4.2. Le navi per le quali vige l'obbligo assicurativo	102
4.3. L'importo minimo dell'assicurazione o della garanzia finanziaria	103
4.4. Il certificato attestante l'esistenza della copertura assicurativa o della garanzia finanziaria ai sensi della Convenzione PAL 2002	104
4.5. Il regime di pubblicità cui è sottoposto il certificato. L'ammissibilità di «registrazioni elettroniche»	105
4.6. L'autorità competente a rilasciare i certificati attestanti l'esistenza della copertura assicurativa o della garanzia finanziaria prescritta dalla Convenzione PAL 2002	107
4.7. L'azione diretta del danneggiato contro l'assicuratore (o il garante) ai sensi della Convenzione PAL 2002	109
5. La resistenza dell'industria assicurativa al Protocollo del 2002. La « <i>Reservation</i> » e le « <i>Guidelines for the Implementation of the Athens Convention</i> » emanate dall'IMO nel 2006	111
5.1. I modelli di « <i>blue card</i> » e di « <i>certificate</i> » introdotti dalle « <i>Guidelines</i> » dell'IMO del 2006: distinzione tra « <i>war-insurance</i> » e « <i>non-war insurance</i> »	116
6. Problemi applicativi nell'attività di certificazione dell'esistenza della copertura assicurativa ai sensi dell'art. 4- <i>bis</i> della Convenzione PAL 2002	118
6.1. Criticità derivanti dalla mancata ratifica della Convenzione PAL 2002 da parte dello Stato italiano	121

	pag.
7. Gli obblighi a carico degli Stati di bandiera e di approdo in merito alle verifiche della copertura assicurativa prescritta dalla Convenzione PAL 2002	122
8. La trasposizione dell'obbligo assicurativo di cui all'art. 4- <i>bis</i> della Convenzione PAL 2002 nell'ambito eurounitario: il Regolamento (CE) n. 392/2009	123

#### CAPITOLO IV

### L'OBBLIGO DI GARANZIA FINANZIARIA PER LA TUTELA DEI LAVORATORI MARITTIMI

1. La <i>Maritime Labour Convention</i> (MLC). Profili generali	129
2. L'istituzione dell'obbligo di garanzia finanziaria per abbandono, morte o disabilità grave dei lavoratori marittimi	134
2.1. La portata applicativa dell'obbligo di garanzia finanziaria: la nozione di « <i>seafarer</i> » e di « <i>ship</i> » ai sensi della MLC	137
2.2. La <i>Regulation 2.5</i> e l'introduzione dello <i>Standard A2.5.2</i> sulla « <i>financial security</i> » in tema di abbandono dei marittimi	139
2.2.1. Il soggetto su cui grava l'obbligo assicurativo o di garanzia finanziaria ai sensi dello <i>Standard A2.5.2</i>	143
2.2.2. La «certificazione» della garanzia finanziaria ai sensi dello <i>Standard A2.5.2</i>	145
2.2.3. Il regime di pubblicità cui è sottoposto il certificato	148
2.3. La <i>Regulation 4.2</i> e l'obbligo di garanzia finanziaria ai sensi dello <i>Standard A.4.2.1</i>	148
2.3.1. La «certificazione» della garanzia finanziaria ai sensi dello <i>Standard A4.2.1</i>	150
3. Riflessioni sulle peculiarità del sistema di garanzia finanziaria (e della relativa «certificazione») delineato dalla MLC. La particolare (e impropria) accezione assunta dal termine « <i>certificate</i> »	152
3.1. Valorizzazione del ruolo dello Stato del Porto nella verifica dell'adempimento dell'obbligo di garanzia finanziaria prescritto dalla MLC	154

#### CAPITOLO V

### CONSAP S.P.A. E L'ATTIVITÀ DI CERTIFICAZIONE DELLA COPERTURA ASSICURATIVA

1. Consap quale « <i>appropriate authority</i> » dello Stato italiano abilitata all'attività di certificazione della copertura assicurativa	157
1.1. Abilitazione di Consap al rilascio dei certificati <i>ex art. VII, § 2</i> , della Convenzione CLC	159
1.2. Abilitazione di Consap al rilascio dei certificati <i>ex art. 7, § 2</i> , della Convenzione <i>Bunker Oil</i>	162
1.3. Abilitazione di Consap ad emettere i certificati <i>ex art. 4-bis, § 2</i> ,	

	<i>pag.</i>
della Convenzione PAL 2002, ai sensi del Regolamento (CE) n. 392/2009	166
1.3.1. Sulle richieste di certificazione di <i>blue cards</i> ai sensi della Convenzione PAL 2002 provenienti da vettori italiani in relazione a navi registrate in altro Stato	170
2. Procedura di rilascio dei certificati assicurativi nell'ordinamento italiano e <i>IMO Guidelines</i> a confronto	171
3. Sulla possibilità di digitalizzazione della certificazione rilasciata da Consap ai sensi delle Convenzioni CLC, <i>Bunker Oil</i> e PAL 2002	174
3.1. Le IMO « <i>Guidelines for the use of electronic certificates</i> »	177
3.2. La disciplina contenuta nel Codice dell'Amministrazione Digitale (CAD)	181
4. Tenuta e gestione del Registro dei certificati emessi in virtù della <i>Maritime Labour Convention</i> (MLC)	184
5. I presupposti degli obblighi di verifica in essere in capo a Consap ai fini del rilascio del Certificato. Linea di demarcazione tra competenze di Consap e accertamenti dell'Autorità marittima	186
6. Portata dell'obbligo di verifica in capo a Consap ai fini dell'attività di certificazione: verifica formale o sostanziale?	189
6.1. Sussiste un obbligo di verifica in capo a Consap del contratto di assicurazione o di garanzia ai fini del rilascio del Certificato?	193
7. Riflessioni sulla natura e sugli effetti giuridici del Certificato rilasciato da Consap. L'attività di certificazione: profili generali	196
8. Possibile inquadramento del potere di «certificazione» di Consap quale attività di «certazione»	199
8.1. Riflessioni sulla possibile efficacia preclusiva della certificazione rilasciata da Consap	204

## CAPITOLO VI

### IL SISTEMA DI ASSICURAZIONE OBBLIGATORIA DELLA RESPONSABILITÀ ARMATORIALE PER I CREDITI MARITTIMI

1. L'introduzione dell'obbligo assicurativo ad opera della Direttiva 2009/20/CE sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi	207
1.1. Le navi per le quali vige l'obbligo assicurativo	213
1.2. I crediti marittimi in relazione ai quali sussiste l'obbligo assicurativo	214
1.3. I «certificati» attestanti l'esistenza della copertura assicurativa ai sensi della Direttiva 2009/20/CE	216
1.4. I controlli del <i>Port State</i> in merito alla sussistenza della copertura assicurativa	216
2. Attuazione in Italia della Direttiva 2009/20/CE: il sistema di assicurazione obbligatoria ai sensi del d.lgs. 28 giugno 2012, n. 111	219
2.1. La «certificazione» dell'assicurazione della responsabilità per i crediti marittimi ai sensi del d.lgs. 28 giugno 2012, n. 111	222

	<i>pag.</i>
3. Riflessioni sulle specificità del sistema assicurativo (e della relativa «certificazione») delineato dalla Direttiva 2009/20/CE	223
CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE	227
BIBLIOGRAFIA	233