

Relazione illustrativa

Schema di decreto del Ministro dello sviluppo economico, ex art. 4, comma 2, legge 1 febbraio 2010, n. 19 sostitutivo del decreto del Ministro dello sviluppo economico in data 22 settembre 2010, nonché del decreto del Ministro delle attività produttive in data 23 marzo 2006.

Articolo 1

La disposizione chiarisce l'ambito oggetto della disciplina contenuta nel decreto di cui allo schema allegato, ampliandolo rispetto a quello del precedente decreto. Nello stesso è infatti, compresa, al fine di tenere conto delle esigenze di omogeneità della disciplina evidenziate nella Risoluzione dell'IMO, la regolamentazione delle modalità di richiesta e di rilascio da parte di Consap del certificato attestante l'avvenuta emissione della garanzia assicurativa o della garanzia finanziaria previste all'art. VII, par. 1, della Convenzione sulla responsabilità civile del 1992 per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi, adottata a Bruxelles il 29.11.1969, ratificata in Italia con legge 6 aprile 1977, n. 185 (d'ora in avanti Convenzione CLC).

Articolo 2

La definizione di "Proprietario registrato della nave" viene integrata al fine di chiarire che, nel caso di nave in costruzione, lo stesso deve essere individuato nel soggetto indicato come proprietario nel registro delle navi in costruzione di cui all'art. 411 Reg. nav. mar.

Articolo 3

Viene soppresso (nella lettera e) il riferimento alla nozione di operatore (ripetitivo rispetto al riferimento - già presente nel testo - alla identica figura dell'armatore, e quindi fonte di possibili fraintendimenti). Al fine di semplificare il procedimento, viene prevista la possibilità che l'istanza sia presentata a mezzo di mandatario (lettera f).

Articolo 4

Si prevede che l'istanza di rilascio del certificato possa essere presentata unicamente per via telematica in formato elettronico (ma senza obbligo della sottoscrizione con firma digitale - commi 1 e 2), così come la documentazione da allegarsi (comma 3). Con le modifiche di cui si prospetta l'introduzione si perviene all'eliminazione, in relazione alle richieste connesse a documenti recanti la garanzia assicurativa (c.d. Blue Cards) emessi da Enti convenzionati, della totalità della documentazione cartacea. In tale modo sono resi assai più semplici gli adempimenti cui sono tenuti i proprietari e gli armatori di navi battenti bandiera italiana, nonché i loro assicuratori, al fine di ottenere il rilascio del Certificato Bunker Oil. Ad un tempo, sarà resa più semplice e rapida l'attività di verifica documentale e di emissione del Certificato Bunker Oil da parte di Consap. Adottando l'impostazione che si è descritta, lo schema consente di dare attuazione ad alcune delle indicazioni formulate dal Legal Committe dell'IMO nella già ricordata Risoluzione (adottata nella sessione del 15-19 novembre 2010) in cui si invitano gli Stati aderenti (tra i quali è l'Italia) a procedere senz'altro al rilascio del Certificato Bunker Oil

ogni volta che la Blue Card Bunker Oil sia stata emessa da un P&I Club appartenente all'International Group of P&I Clubs Association (organizzazione accreditata presso l'IMO) e sia possibile verificare tale emissione dal "website" del P&I Club stesso.

Con lo schema di decreto il nostro ordinamento viene poi adeguato anche alle ulteriori indicazioni contenute nella citata Risoluzione del Legal Committee dell'IMO, in relazione alle richieste supportate da Blue Card emessa da soggetto diverso da P&I Club membro dell'International Group of P&I Association. Ci si riferisce, in particolare, alle disposizioni contenute nello schema che prevedono, nel caso di Blue Card Bunker Oil rilasciata da Enti non convenzionati, oltre alla necessità di procedere alla trasmissione di alcuni documenti in forma cartacea, l'obbligo di comunicazione di informazioni particolarmente dettagliate sul soggetto emittente e sull'andamento della sua attività (art. 4 comma 4). Anche per quanto riguarda gli Enti non convenzionati si prevede comunque che larga parte della documentazione necessaria per ottenere il rilascio del Certificato possa essere allegata in formato elettronico.

Articolo 5

Si prevede che anche la Blue Card debba essere inviata in formato elettronico (comma 1). Al fine di evitare possibili problemi nei rapporti con assicuratori stranieri si è stabilito che la Blue Card possa essere compilata, alternativamente, in lingua italiana o inglese.

Articolo 6

Come si è visto, con riferimento alle richieste relative a Blue Card Bunker Oil emesse da Enti convenzionati gli adempimenti imposti al richiedente sono assai ridotti. Tale risultato è raggiunto valorizzando, con la norma in esame, il riscontro degli elementi forniti dal richiedente con quelli contenuti nel website del soggetto emittente la Blue Card Bunker Oil, ovvero, in alternativa, la conferma dell'esistenza della copertura assicurativa proveniente per via telematica direttamente dallo stesso Ente convenzionato (comma 1, ultima parte). Si ribadisce che l'adozione di tale impostazione è dovuta alla necessità di dare compiuta attuazione a quanto previsto nella già menzionata Risoluzione adottata dal Legal Committee IMO, con cui, tra l'altro, si sono invitati gli Stati aderenti a procedere senz'altro al rilascio del Certificato Bunker Oil ogni volta che la Blue Card Bunker Oil sia stata emessa da un P&I Club appartenente all'International Group of P&I Clubs Association e sia possibile verificare tale emissione dal "website" del P&I Club stesso.

Articolo 7

La disposizione riproduce, con riferimento al rilascio del Certificato CLC, la disciplina contenuta in relazione al Certificato Bunker Oil per quanto riguarda i soggetti legittimati a richiedere il certificato. Si evidenzia che il secondo obiettivo che lo Schema in esame mira a realizzare è la completa assimilazione alle modalità adottate per il rilascio del Certificato Bunker Oil del procedimento relativo al rilascio dell'analogo Certificato, la cui emissione è pure stata affidata a Consap con DM 12 gennaio 2006, attestante la sussistenza della copertura assicurativa prevista dalla Convenzione sulla responsabilità civile del 1969 per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi e successivi protocolli modificativi (c.d. Convenzione CLC 1992), ratificata dall'Italia con legge 6 aprile 1977, n. 185. Il rilascio del Certificato CLC avviene attualmente sulla base di una procedura di richiesta assai complessa ed implicante una documentazione totalmente

cartacea, cui fa seguito l'emissione del Certificato da parte di Consap, secondo forme e modalità decisamente anacronistiche, del tutto diverse da quelle adottate negli altri paesi aderenti alla Convenzione CLC. Ciò ha determinato il progressivo crescere della insoddisfazione dei proprietari/armatori delle navi interessate e della resistenza da parte degli ambienti assicurativi internazionali ad accedere alle richieste (sul piano della forma della documentazione necessaria) da parte di Consap. Con lo Schema si prospetta che la procedura per il rilascio del Certificato CLC, la cui disciplina è contenuta nella Parte Terza dello stesso, sia del tutto assimilata a quella prevista per il rilascio del Certificato Bunker Oil, prevedendosi anche in questo caso la completa informatizzazione della procedura nell'ipotesi di richieste connesse a Blue Card CLC emesse da Enti convenzionati (art. 8 commi 2 e 3). Si mira così a venire incontro alle istanze degli ambienti armatoriali italiani e degli operatori assicurativi interessati ed a dare piena attuazione anche in questo ambito al principio della semplificazione dell'attività amministrativa.

Articolo 8

La disposizione riproduce, con riferimento al rilascio del Certificato CLC, la disciplina contenuta in relazione al Certificato Bunker Oil per quanto riguarda le caratteristiche dell'istanza e le modalità di inoltro della stessa.

Articolo 9

La disposizione riproduce, con riferimento al rilascio del Certificato CLC, la disciplina contenuta in relazione al Certificato Bunker Oil per quanto riguarda le caratteristiche e il contenuto della Blue Card.

Articolo 10

La disposizione riproduce, con riferimento al rilascio del Certificato CLC, la disciplina contenuta in relazione al Certificato Bunker Oil per quanto riguarda le attività di Consap per il rilascio dello stesso Certificato CLC.

Articolo 11

Il nuovo testo della disposizione chiarisce le modalità con cui il soggetto che ha rilasciato la Blue Card dovrà comunicare a Consap l'eventuale verificarsi di circostanze suscettibili di incidere, per qualsiasi ragione, sull'efficacia della copertura assicurativa. Si è, poi, chiarito che restano in ogni caso fermi gli obblighi e le responsabilità del soggetto che ha rilasciato la Blue Card Bunker Oil o la Blue Card CLC derivanti, rispettivamente, dell'art. 7 par. 6 della Convenzione Bunker Oil e dell'art. VII par. 5 della Convenzione CLC (comma 3).

Articolo 12

La disposizione, invariata rispetto a quanto previsto dal decreto 22 settembre 2010, chiarisce i casi i cui Consap è suscettibile di divenire responsabile per eventi che abbiano interessato la sua attività.

Articolo 13

La disposizione adatta alla nuova normativa la disciplina degli adempimenti cui Consap deve provvedere, in vista dell'attuazione delle nuove procedure amministrative per il rilascio dei certificati.

Articolo 14

La disposizione identifica l'importo dovuto per il rilascio dei Certificati e le modalità da seguirsi per l'aggiornamento di detto importo.

Articolo 15

La disposizione richiama le sanzioni applicabili nel caso di violazione delle norme previste in materia.

Articolo 16

La disposizione esplicita l'abrogazione del precedente decreto ministeriale del 22 settembre 2010, nonché del decreto del ministro delle attività produttive 23 marzo 2006.