



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 5 maggio 2008 (14.05)
(OR. en)**

**Fascicolo interistituzionale:
2005/0241 (COD)**

**6389/08
ADD 1**

**MAR 24
ENV 87
CODEC 185**

MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

Oggetto: Posizione comune del Consiglio in vista dell'adozione del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente

MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

I. INTRODUZIONE

Nel novembre 2005 la Commissione ha adottato la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare e per vie navigabili interne in caso di incidente ¹, la quale è stata trasmessa al Consiglio il 24 febbraio 2006.

Il Parlamento europeo ha adottato il parere in prima lettura il 25 aprile 2007.

Il Comitato economico e sociale ha adottato il parere il 13 settembre 2006 ².

Il Comitato delle regioni ha adottato il parere il 15 giugno 2006 ³.

Nel quadro della procedura di codecisione (articolo 251 TCE) il Consiglio è giunto ad un accordo politico sul progetto di regolamento il 30 novembre 2007. Previa messa a punto giuridico-linguistica, il Consiglio ha adottato la posizione comune il xx maggio 2008.

II. OBIETTIVO

Principale obiettivo del regolamento proposto è integrare nel diritto comunitario la Convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio, modificata dal protocollo del 2002 (qui di seguito: "Convenzione di Atene").

¹ Doc. 6827/06 - COM(2005) 592 definitivo

² GU C 2006/318 del 23.12.2006

³ GU C 2006/229 del 22.9.2006

La proposta della Commissione include altresì vari adeguamenti della Convenzione di Atene e alcune misure aggiuntive, quali l'estensione dell'ambito d'applicazione al traffico interno ad uno Stato membro e al traffico per le vie navigabili interne e la revoca della possibilità, disponibile agli Stati membri in virtù della Convenzione di Atene, di stabilire limiti di responsabilità più elevati rispetto a quelli consentiti dalla Convenzione stessa. È inoltre contemplata una disposizione secondo cui, in caso di perdita o di danni ad ausili alla mobilità o apparecchiature mediche utilizzate da un passeggero a mobilità ridotta, il risarcimento corrisponde, al massimo, al valore di sostituzione dell'ausilio o apparecchiatura. Analogamente a quanto vige per i settori aereo e ferroviario, la proposta prevede infine sia l'anticipo di pagamento in caso di morte o lesioni personali di un passeggero sia informazioni ai passeggeri prima del viaggio.

III. ANALISI DELLA POSIZIONE COMUNE

Considerazioni generali

Quale definita dal Consiglio, la posizione comune sulla proposta attualizza il regolamento mediante, tra l'altro, la modifica delle disposizioni sull'ambito d'applicazione, il nesso tra il regolamento e altre convenzioni internazionali in materia di limitazione globale della responsabilità, gli anticipi di pagamento e la disposizione transitoria.

La posizione comune riprende, alla lettera, in parte o nello spirito, numerosi emendamenti proposti dal Parlamento europeo in prima lettura (emendamenti 1, 2, 3, 5, 9, 10, 11, 16-27 - cfr. doc. 8724/07), i quali migliorano o chiariscono il testo del regolamento proposto. Altri emendamenti, invece, non sono recepiti nella posizione comune (emendamenti 4, 6, 7, 8, 12, 13, 14, 15): il Consiglio concorda con la Commissione che la rivalutazione delle competenze dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) sia materia differente da non contemplare in questo regolamento (emendamento 4). Il rigetto degli altri emendamenti è illustrato in maggior dettaglio nella parte successiva.

La posizione comune contiene altresì varie modifiche non prospettate nel parere in prima lettura del Parlamento europeo, risultanti dall'integrazione di alcune disposizioni della proposta iniziale della Commissione con nuovi elementi o da una loro completa riformulazione con l'aggiunta di alcune disposizioni totalmente nuove.

Infine, varie modifiche redazionali mirano semplicemente a chiarire il testo o ad assicurare la coerenza complessiva del regolamento.

La parte seguente illustra le modifiche di merito contenute nella posizione comune e la risposta del Consiglio agli emendamenti del Parlamento europeo.

Considerazioni specifiche

(1) Ambito d'applicazione

Il Consiglio, concordando appieno con il Parlamento europeo (emendamenti 16-27), ha respinto l'estensione dell'ambito d'applicazione della Convenzione di Atene al **trasporto internazionale e nazionale per vie navigabili interne** proposta dalla Commissione. Il Consiglio concorda infatti con il Parlamento europeo che la Convenzione di Atene verte sul trasporto via mare e che quindi un'estensione al trasporto per vie navigabili interne non sarebbe opportuna né terrebbe adeguatamente conto delle specificità del settore della navigazione interna.

Inoltre, quanto al trasporto via mare effettuato all'interno di un singolo Stato membro, il Consiglio precisa, in contrasto con la posizione della Commissione e del Parlamento europeo, che è ragionevole che il regolamento su applichi alle navi appartenenti alla classe A ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 98/18/CE, del 17 marzo 1998, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri.

(2) *Integrazione della Convenzione di Atene e di altre misure dell'IMO*

Il Consiglio concorda con il Parlamento europeo (emendamento 6) che debbano essere integrati nel regolamento non soltanto la Convenzione di Atene, ma anche la riserva e gli orientamenti IMO per l'attuazione della Convenzione di Atene (qui di seguito: "**orientamenti IMO**") adottati dal il Comitato giuridico dell'IMO il 19 ottobre 2006 su alcune questioni della Convenzione di Atene, in particolare il risarcimento dei danni connessi al terrorismo. Al pari del Parlamento europeo, il Consiglio ha quindi accluso al regolamento il testo degli orientamenti IMO sotto forma di nuovo allegato.

Si rilevi tuttavia che, a giudizio del Consiglio, l'inserimento del testo integrale della Convenzione di Atene potrebbe determinare un'incertezza del diritto, perché varie disposizioni della Convenzione non sono collegate direttamente all'oggetto del regolamento. Contrariamente al Parlamento europeo, il Consiglio elenca quindi, nell'articolo 3, paragrafo 1 del regolamento, le disposizioni della Convenzione di Atene pertinenti all'applicazione del regolamento. A fini di chiarezza, sono inoltre state omesse dall'allegato del regolamento le disposizioni della Convenzione di Atene irrilevanti o fuorvianti.

(3) *Massimali applicabili*

Il Consiglio ha modificato la proposta della Commissione per quanto riguarda la non applicazione dell'**articolo 7, paragrafo 2 della Convenzione di Atene**, ai cui sensi uno Stato contraente può stabilire limiti di responsabilità più elevati rispetto a quelli consentiti dalla Convenzione stessa. Il Consiglio ha optato per un'applicazione rigorosa della Convenzione di Atene, senza introduzione di uno specifico meccanismo comunitario per l'applicazione dell'articolo 7, paragrafo 2, come invece proposto dalla Commissione e dal Parlamento europeo (emendamento 7).

(4) *Applicazione concomitante di altre convenzioni internazionali relative alla limitazione della responsabilità dei proprietari delle navi*

Poiché vari Stati membri hanno già ratificato la Convenzione internazionale sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi del 1976, modificata dal protocollo del 1996 (**LLMC 1996**), il Consiglio non può condividere la posizione del Parlamento europeo circa la non applicazione dell'articolo 19 della Convenzione di Atene (emendamento 8). Ai fini della certezza del diritto, l'articolo 5 della posizione comune del Consiglio precisa il nesso tra la Convenzione di Atene e la LLMC 1996.

(5) *Anticipo di pagamento*

Ricalcando la posizione del Parlamento europeo (emendamento 9), il Consiglio concorda che, in caso di morte o di lesioni personali di un passeggero dovute ad un **incidente marittimo**, si debba procedere ad un anticipo di pagamento. Al fine di assicurare l'applicabilità pratica della disposizione, il Consiglio precisa che essa vale se l'incidente marittimo si è verificato all'interno del territorio di uno Stato membro oppure a bordo di una nave battente bandiera di uno Stato membro o registrata in uno Stato membro. Quanto alla terminologia, il Consiglio ritiene sufficiente l'espressione "incidente marittimo", di cui la Convenzione di Atene dà una definizione ampia. Non occorre pertanto aggiungere il riferimento al "sinistro marittimo".

Il Consiglio concorda pienamente con il Parlamento europeo (emendamento 10) che un anticipo di pagamento non costituisce riconoscimento di responsabilità e può essere detratto da qualsiasi ulteriore importo dovuto. Tuttavia, il Consiglio indica altresì i casi in cui l'anticipo di pagamento è rimborsabile in virtù della Convenzione di Atene e degli orientamenti IMO.

(6) *Informazioni ai passeggeri*

Il Consiglio concorda con il Parlamento europeo relativamente alle caratteristiche delle **informazioni (appropriate e comprensibili)** che devono essere comunicate ai passeggeri al più tardi alla partenza. A tal fine, il Consiglio propone di ricorrere ad una sintesi analogamente alla prassi seguita nel trasporto aereo. Non ritiene tuttavia necessario un riferimento alle disposizioni della direttiva 90/314/CEE del Consiglio, del 13 giugno 1990, concernente i viaggi, le vacanze ed i circuiti "tutto compreso" (emendamento 12), in quanto essa è già d'applicazione ed è indipendente dal regolamento proposto.

(7) *Applicazione differita*

Sulla falsariga di quanto proposto dal Parlamento europeo (emendamenti 13, 14 e 15), il Consiglio ha inserito una disposizione transitoria che consente agli Stati membri di **differire l'applicazione del regolamento** fino a quattro anni dalla sua data di applicazione. Tuttavia, la modifica che il Consiglio apporta alla proposta della Commissione si applica al trasporto marittimo all'interno di un singolo Stato membro a bordo di navi appartenenti alla classe A ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 98/18/CE e non al trasporto interno ad opera di compagnie di traghetti di linea (nelle regioni di cui all'articolo 299, paragrafo 2 TCE) come proposto dal Parlamento europeo.

IV. CONCLUSIONI

Il Consiglio reputa che la posizione comune rappresenti un approccio realistico, in considerazione sia delle possibilità di concretamento della proposta e delle relative disposizioni aggiuntive sia dell'esigenza di chiarezza giuridica.

Il Consiglio auspica di tenere con il Parlamento europeo un dibattito costruttivo finalizzato alla rapida adozione del regolamento.