



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 23.11.2005
COM(2005) 592 definitivo

2005/0241 (COD)

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

(presentata dalla Commissione)

{SEC(2005) 1516}

RELAZIONE

1) CONTESTO DELLA PROPOSTA

- **Motivazione e obiettivi della proposta**

Dopo il Libro bianco sulla politica dei trasporti del 2001 (COM(2001) 370), nel 2002 la Commissione ha presentato una comunicazione sul miglioramento della sicurezza delle navi da passeggeri nella Comunità (COM(2002) 158), nella quale illustrava la propria posizione su alcuni elementi chiave che dovrebbero figurare in un regime funzionale di responsabilità per il trasporto marittimo di passeggeri, da rendere operativo all'interno dell'Unione europea in un futuro prossimo. Tra le componenti principali evidenziate si ricordano le seguenti:

- limite sufficientemente elevato per la responsabilità oggettiva e responsabilità estesa in caso di colpa o negligenza. La responsabilità oggettiva è finalizzata a migliorare la posizione di chi chiede il risarcimento, visto che la responsabilità non è imputabile a un atto di negligenza o a colpa del vettore;
- assicurazione obbligatoria: per garantire l'efficacia del regime di responsabilità è necessario abbinare ad esso obblighi rigorosi in materia di assicurazione;
- azione diretta: la possibilità di agire direttamente nei confronti dell'assicuratore è un elemento d'importanza fondamentale nel settore dei trasporti marittimi, visto che a volte può essere difficile rintracciare il vettore oppure questi può non essere in grado di far fronte ai propri obblighi finanziari;
- trasporto nazionale: il regime comunitario di responsabilità civile dovrebbe applicarsi a tutti i trasporti effettuati all'interno della Comunità, compresi quelli che avvengono all'interno di un singolo Stato membro.

La comunicazione del 2002 ha coinciso con la revisione, avviata sotto gli auspici dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), delle norme internazionali in materia di responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare a livello internazionale, cioè la convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio.

Nella comunicazione la Commissione illustrava come le prime tre componenti citate in precedenza non fossero trattate adeguatamente nella convenzione di Atene, aggiungendo tuttavia che se, con la revisione, il regime internazionale avesse soddisfatto questi punti fondamentali, sarebbe stato preferibile dare attuazione al regime UE in tale contesto internazionale.

Il protocollo del 2002 alla convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio è stato adottato il 1° novembre 2002 e la Commissione ritiene che soddisfi le prime tre componenti già citate e presentate nella comunicazione del 2002.

Gli articoli 10 e 11 del protocollo contengono, rispettivamente, disposizioni in materia di competenza giurisdizionale e di riconoscimento ed esecuzione delle sentenze pronunciate ai sensi del protocollo. In questi campi la Comunità ha acquisito la

competenza esclusiva con l'adozione del regolamento (CE) n. 44/2001 del Consiglio, del 22 dicembre 2000, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale. Il regolamento è vincolante per tutti gli Stati membri dell'UE ad esclusione della Danimarca. Gli articoli 10 e 11 del protocollo del 2002 incidono sulle disposizioni del regolamento (CE) n. 44/2001 e pertanto gli Stati membri non possono assumere obblighi nei confronti di paesi terzi in merito a detti articoli se non nell'ambito delle istituzioni comunitarie.

Il 24 giugno 2003 la Commissione ha pertanto presentato una proposta di decisione del Consiglio relativa alla conclusione, da parte della Comunità europea, del protocollo del 2002 alla convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio (COM(2003) 375). In quel documento la Commissione proponeva che la Comunità diventasse quanto prima parte contraente del protocollo e che gli Stati membri facessero lo stesso entro la fine del 2005. La Commissione osserva con rammarico che, dal dicembre del 2003, la proposta non ha fatto progressi nel suo iter al Consiglio.

Al contempo, per garantire un regime di responsabilità comunitario omogeneo e adeguato nei confronti dei passeggeri, la conclusione del protocollo da parte della Comunità deve essere integrata da un regolamento che recepisca le disposizioni del protocollo medesimo nel diritto comunitario.

Infine, la Commissione ha confermato l'intenzione di presentare la presente proposta anche nella comunicazione "Rafforzare i diritti dei passeggeri nell'Unione europea" (COM(2005) 46).

• **Contesto generale**

Nella comunicazione della Commissione del 2002 sul miglioramento della sicurezza delle navi da passeggeri nella Comunità viene presentata la cronistoria della convenzione di Atene del 1974 e dei successivi protocolli. Ai fini della presente proposta il "protocollo del 2002 alla convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio" sarà di seguito denominato "convenzione di Atene del 2002".

La convenzione di Atene del 2002 presenta le caratteristiche principali descritte di seguito.

- Campo di applicazione

La convenzione di Atene del 2002 si applica alle navi marittime, ad esclusione dei veicoli a cuscino d'aria (*hovercraft*).

La convenzione si applica a "qualsiasi trasporto internazionale se:

- a) la nave batte bandiera di uno Stato contraente della presente convenzione o è immatricolata in tale Stato; o
- b) il contratto di trasporto è stato concluso in uno Stato contraente della presente convenzione; o

- c) secondo il contratto di trasporto, il luogo di partenza o di destinazione si trova in uno Stato contraente della presente convenzione”.

A norma della convenzione, tuttavia, solo le navi abilitate a trasportare più di dodici passeggeri sono tenute a disporre di un certificato attestante l'esistenza di un'assicurazione.

- Responsabilità oggettiva

La convenzione di Atene del 1974 istituiva un regime di responsabilità per colpa, secondo il quale il limite massimo di responsabilità del vettore era pari a 53 665 euro (46 666 diritti speciali di prelievo) per passeggero in caso di morte o di lesioni personali subite da un passeggero.

La convenzione di Atene del 2002 distingue tra due categorie di regimi: per i danni causati dall'esercizio della nave dove i passeggeri hanno scarse possibilità di controllare gli eventi (sinistri marittimi) vige un regime di responsabilità oggettiva, mentre altri danni dovuti a lesioni personali subite a bordo sono soggetti ad un regime di responsabilità imputabile a colpa del vettore.

- Limiti di responsabilità sufficienti

La convenzione di Atene del 2002 fissa due limiti: 287 500 euro (250 000 diritti speciali di prelievo) per la responsabilità oggettiva e 460 000 euro (400 000 diritti speciali di prelievo) per la responsabilità imputabile a colpa. Si tratta di un aumento consistente rispetto al limite applicabile in precedenza, che era di 53 665 euro (46 666 diritti speciali di prelievo) nella convenzione di Atene del 1974 e di 201 250 euro (175 000 diritti speciali di prelievo) in una successiva revisione della convenzione di Atene (il protocollo del 1990 alla convenzione di Atene) e nel protocollo del 1996 alla convenzione del 1976 sulla limitazione della responsabilità in materia di rivendicazioni marittime (LLMC).

- Responsabilità estesa per colpa o negligenza

La convenzione di Atene del 1974 istituisce un regime di responsabilità imputabile a colpa con un limite di 53 665 euro (46 666 diritti speciali di prelievo). Il diritto dei vettori di limitare la propria responsabilità decade in caso di comportamento altamente negligente. A norma della convenzione di Atene del 1974 e del regime istituito dalla convenzione LLMC, il diritto di limitare la responsabilità decade solo se il vettore ha agito "con l'intenzione di provocare un danno o temerariamente e con la consapevolezza che ne deriverebbe probabilmente un danno". È evidente che tali criteri possono applicarsi a pochissimi sinistri che coinvolgono i passeggeri e pertanto, per motivi pratici, il diritto a porre un limite per il momento può essere considerato irrevocabile.

La convenzione di Atene del 2002 istituisce due regimi:

- nel caso di sinistri marittimi viene creato un nuovo regime a due livelli, con un

primo tetto a 287 500 euro (250 000 diritti speciali di prelievo) per la parte imputabile alla responsabilità oggettiva e un secondo limite, più elevato, fino a 460 000 euro (400 000 diritti speciali di prelievo) "a meno che [il vettore] non provi che l'evento dannoso non è imputabile a sua colpa o negligenza";

- per eventi diversi dal sinistro marittimo, il vettore è responsabile, fino a 460 000 euro (400 000 diritti speciali di prelievo), "se l'evento dannoso è imputabile a sua colpa o negligenza. L'onere di provare la colpa o la negligenza spetta a chi propone l'azione risarcitoria."

L'articolo 13 della convenzione di Atene del 2002 aggiunge inoltre: "Il vettore non può avvalersi dei [suddetti] limiti di responsabilità (...) qualora sia fornita la prova che il danno risulta da un atto o un'omissione commessi dal vettore stesso con l'intenzione di provocare un danno o temerariamente e con la consapevolezza che ne deriverebbe probabilmente un danno".

- Regime applicabile alla perdita o ai danni ai bagagli

La convenzione di Atene del 2002 istituisce un duplice regime:

"Il vettore è responsabile dei danni derivanti dalla perdita o dal danneggiamento del bagaglio a mano se l'evento dannoso è imputabile a sua colpa o negligenza. La colpa o la negligenza del vettore si presume quando i danni sono stati causati da un sinistro marittimo."

"Il vettore è responsabile dei danni derivanti dalla perdita o dal danneggiamento di bagagli diversi dal bagaglio a mano a meno che non provi che l'evento dannoso non è imputabile a sua colpa o negligenza."

La convenzione fissa una serie di tetti: per citare un esempio, la responsabilità in caso di perdita o danni ai bagagli a mano non può mai superare i 2 587 euro (2 250 diritti speciali di prelievo) per passeggero e per trasporto.

- Assicurazione obbligatoria

La convenzione di Atene del 2002 introduce un nuovo obbligo per i vettori, che devono essere adeguatamente assicurati. L'assenza dell'obbligo di assicurazione per i vettori che trasportano passeggeri era, in effetti, una lacuna sproporzionata rispetto ai rischi connessi con il trasporto di centinaia se non migliaia di passeggeri a bordo delle navi. E pur essendo vero che la maggior parte delle navi passeggeri è comunque coperta finanziariamente, in genere attraverso l'adesione a un'associazione di copertura assicurativa (i cosiddetti *Protection & Indemnity (P&I) Clubs*), l'assenza di una disposizione formale in materia di assicurazione non trovava alcuna giustificazione.

- Azione diretta (pro memoria).
- Diritto processuale

La convenzione di Atene del 2002 contempla norme di procedura civile, quali la prescrizione dell'azione risarcitoria dopo due anni. Contiene inoltre disposizioni in materia di competenza giurisdizionale e di riconoscimento ed esecuzione delle sentenze.

Occorre sottolineare che tali norme sono già previste dal regolamento (CE) n. 44/2001 del Consiglio, del 22 dicembre 2000, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale. Uno dei risultati ottenuti nel corso dei negoziati sulla convenzione di Atene è stata la possibilità di continuare ad applicare il regolamento tra gli Stati membri dell'UE (cfr. articolo 17 bis, paragrafo 3, della convenzione), ma solo per quanto riguarda il riconoscimento e l'esecuzione delle sentenze. Le disposizioni in materia di competenza giurisdizionale della convenzione prevarranno, invece, sulle corrispondenti disposizioni del regolamento comunitario.

- **Disposizioni vigenti nel settore della proposta**

Nessuna.

- **Coerenza con altri obiettivi e politiche dell'Unione**

La presente proposta è una componente della politica UE finalizzata ad affrontare i rischi che possono correre i cittadini nella loro vita quotidiana. La definizione di norme unificate in materia di responsabilità in tutta l'UE contribuisce inoltre a creare un ambiente armonizzato e sereno per i vettori che trasportano passeggeri. Tutte queste considerazioni figurano tra gli obiettivi strategici illustrati dalla Commissione nella comunicazione del 26 gennaio 2005 dal titolo "Obiettivi strategici 2005-2009 – Europa 2010: un partenariato per il rinnovamento europeo - Prosperità, solidarietà e sicurezza" (COM(2005) 12).

2) CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONE DELL'IMPATTO

- **Consultazione**

Metodi di consultazione, principali settori interessati e profilo generale dei partecipanti

La Commissione ha consultato gli Stati membri e i soggetti interessati in due tornate di consultazioni, nel maggio 2004 e nel febbraio 2005, in merito alle caratteristiche principali della proposta, nell'ambito dell'esercizio di consultazione organizzato per il terzo pacchetto legislativo sulla sicurezza marittima nel suo complesso.

Sintesi delle risposte e modo in cui sono state prese in considerazione

Tutti i partecipanti hanno accolto positivamente l'iniziativa della Commissione di integrare la convenzione di Atene nel diritto comunitario.

I rappresentanti dei proprietari delle navi hanno tuttavia espresso la loro preoccupazione circa l'estensione dell'ambito di applicazione al traffico interno e alle vie navigabili interne. La Commissione ha tenuto conto di queste considerazioni nel valutare l'impatto della proposta, ma ha concluso che tale estensione fosse giustificata dalle divergenze esistenti tra i vari regimi di responsabilità vigenti e applicabili ai passeggeri, come evidenziato dallo studio sulla valutazione dell'impatto. L'estensione è inoltre giustificata dal fatto che il sistema di assicurazione istituito dalla convenzione

di Atene non si applica alle navi di dimensioni ridotte che non sono autorizzate a trasportare più di 12 passeggeri. In quest'ultimo caso continuerà ad applicarsi la legislazione nazionale.

Altre perplessità sono state espresse dal comparto (proprietari di navi e *P&I club*) riguardo all'attuazione della convenzione di Atene del 2002 ed in particolare dell'articolo 3, paragrafo 1, sulla responsabilità per sinistri causati da atti terroristici.

La Commissione ha rilevato che queste perplessità sono già discusse a livello mondiale in sede IMO e per il momento non è opportuno proporre soluzioni regionali. Secondo le informazioni disponibili nella primavera del 2006 verrà proposta una soluzione nel corso della prossima riunione del comitato giuridico dell'IMO, durante la quale verrà chiesto agli Stati membri di impegnarsi a sottoscrivere una clausola di riserva all'atto dell'adesione alla convenzione.

- **Ricorso al parere di esperti**

Non è stato necessario consultare esperti esterni.

- **Valutazione dell'impatto**

Ipotesi 1: attuazione della sola convenzione di Atene. L'attuazione sarà garantita dall'adozione, da parte del Consiglio, della proposta della Commissione del giugno 2003 relativa alla conclusione della convenzione di Atene da parte della Commissione e dei suoi Stati membri. Il regime della convenzione sarà applicabile solo al trasporto internazionale.

Ipotesi 2: incorporazione della convenzione senza adeguamenti. Questa ipotesi ha il vantaggio principale di garantire un'interpretazione uniforme della convenzione in sede di Corte di giustizia. Gli impatti sarebbero analoghi a quelli dell'ipotesi 1.

Ipotesi 3: incorporazione della convenzione previo adeguamento, ad esempio per quanto riguarda l'estensione del campo di applicazione al traffico interno e al trasporto per vie navigabili interne. In questo caso, tutti i passeggeri trarrebbero beneficio dal nuovo sistema introdotto dalla convenzione e tutti i vettori sarebbero soggetti allo stesso regime di responsabilità in tutta Europa.

La Commissione ha svolto una valutazione d'impatto, indicata nel programma di lavoro; i risultati possono essere consultati nel documento SEC(2005) 1516.

3) ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

- **Sintesi delle misure proposte**

La proposta è finalizzata ad integrare la convenzione di Atene nel diritto comunitario, con i seguenti adattamenti:

- estensione del campo di applicazione al traffico interno;
- estensione del campo di applicazione alle vie navigabili interne;

- eliminazione della possibilità concessa agli Stati membri dalla convenzione di Atene del 2002 di fissare limiti di responsabilità più elevati rispetto a quelli consentiti dalla convenzione;
- per i danni o la perdita di apparecchiature mediche/ausili alla mobilità appartenenti ad un passeggero a mobilità ridotta, risarcimento massimo equivalente al valore di sostituzione dell'apparecchiatura o dell'ausilio;
- anticipi di pagamento, come quelli previsti per il settore aereo o ferroviario;
- informazione dei passeggeri prima del viaggio.

- **Base giuridica**

Articolo 71, paragrafo 2, e articolo 80, paragrafo 2, del trattato CE.

- **Principio di sussidiarietà**

Il principio di sussidiarietà si applica nella misura in cui la proposta non rientra tra le competenze esclusive della Comunità.

Gli obiettivi della proposta non possono essere realizzati in maniera sufficiente dagli Stati membri per i seguenti motivi.

Per l'industria e per i passeggeri non c'è praticamente differenza tra traffico interno e traffico internazionale all'interno della Comunità. Tutte le parti coinvolte hanno interesse a disporre di un regime chiaro ed omogeneo applicabile al trasporto di passeggeri in ambito comunitario.

C'è il rischio che norme nazionali divergenti creino condizioni di concorrenza sleale tra vettori nazionali e comportino un trattamento eterogeneo dei cittadini dei vari Stati membri che viaggiano all'interno della Comunità.

L'azione comunitaria realizzerà con maggiore efficacia gli obiettivi della proposta per i seguenti motivi.

L'intervento comunitario in questo campo garantirà la definizione di una serie di norme uniformi applicabili alla responsabilità per tutti gli spostamenti, a prescindere che vengano effettuati su rotte internazionali, intracomunitarie o nazionali.

Questa iniziativa dell'UE garantirà inoltre un'attuazione e un'interpretazione uniformi della convenzione di Atene nei vari Stati membri.

La protezione dei passeggeri figura tra gli obiettivi della politica comunitaria sui trasporti. Gli aspetti attinenti alla responsabilità del vettore e ai diritti dei passeggeri in caso di incidente sono affrontati con maggiore efficacia a livello comunitario per i motivi illustrati in precedenza.

La proposta rispetta pertanto il principio di sussidiarietà.

- **Principio di proporzionalità**

La proposta è conforme al principio di proporzionalità per le ragioni seguenti.

Gli adeguamenti alla convenzione introdotti dal regolamento, come la comunicazione di informazioni ai passeggeri prima del viaggio, rappresentano integrazioni naturali del regime istituito dalla convenzione.

I governi nazionali dovranno sostenere gli oneri finanziari e amministrativi più consistenti, visto che dovranno gestire i certificati attestanti l'assicurazione non solo per i vettori che effettuano il trasporto su rotte internazionali (come previsto dalla convenzione di Atene), ma anche per i vettori che operano sulle rotte interne e le vie navigabili interne.

- **Scelta dello strumento**

Strumento proposto: regolamento.

Altri strumenti non sarebbero adeguati per le ragioni esposte di seguito.

In questo caso la Commissione segue la stessa procedura già adottata per l'integrazione delle convenzioni internazionali applicabili sulla responsabilità dei vettori aerei e delle imprese ferroviarie.

4) **INCIDENZA SUL BILANCIO**

Nessuna.

5) **INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI**

- **Riesame/revisione/termine di efficacia**

La proposta comprende una disposizione in materia di riesame.

La proposta comprende una disposizione in materia di revisione.

- **Spazio economico europeo**

L'atto proposto riguarda un settore contemplato dall'accordo SEE e va pertanto esteso allo Spazio economico europeo.

- **Descrizione dettagliata della proposta**

Articolo 1

In questo articolo la Commissione propone il nuovo atto legislativo della Comunità finalizzato a garantire l'applicazione completa, uniforme e simultanea della convenzione di Atene del 2002 a tutti i passeggeri delle navi, a prescindere dal fatto che il trasporto avvenga su una rotta internazionale, intracomunitaria o interna, via

mare o per via navigabile interna.

Articolo 2

Il campo di applicazione del regolamento proposto è più ampio rispetto a quello della convenzione di Atene del 2002: oltre a quest'ultimo (necessario per garantire la piena esecuzione dell'intera convenzione all'interno dell'UE), comprende infatti due elementi nuovi: a) il trasporto all'interno di un singolo Stato membro e b) il traffico per vie navigabili interne.

Le tre condizioni definite all'articolo 2, che rispecchia le condizioni della convenzione di Atene, garantiscono un'ampia applicazione del regolamento che riguarda così la maggior parte dei cittadini dell'UE, anche se si trovano in crociera oltreoceano.

Articolo 3

Il regolamento proposto è stato formulato per essere perfettamente in linea con la convenzione di Atene del 2002 e fa pertanto riferimento alle disposizioni pertinenti della convenzione. Questa stessa procedura è già stata utilizzata per recepire la convenzione di Montreal nel diritto comunitario (regolamento (CE) n. 889/2002).

Articolo 4

Il regolamento proposto intende garantire la totale uniformità all'interno dell'UE e a tal fine elimina la possibilità, concessa agli Stati membri dalla convenzione di Atene del 2002, di fissare limiti di responsabilità più elevati rispetto a quelli previsti dalla convenzione.

Il provvedimento di cui al paragrafo 2 è direttamente ispirato ad un emendamento del Parlamento europeo alla proposta di regolamento sui diritti e sugli obblighi dei passeggeri ferroviari presentata dalla Commissione.

Articolo 5

Si è ritenuto opportuno introdurre nel regime comunitario una disposizione supplementare che manca nella convenzione di Atene del 2002, ovvero l'anticipo di pagamento, e che è già applicabile al settore dei trasporti aerei e ferroviari.

Articolo 6

Anche questo articolo, riguardante l'informazione dei passeggeri, rappresenta un adeguamento della convenzione.

Articolo 7

Per valutare l'efficacia del regolamento e verificare l'eventuale necessità di apportarvi modifiche, la Commissione riferirà sulla sua applicazione.

La partecipazione del comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (comitato COSS), istituito dal regolamento (CE) n. 2099/2002 del 5 novembre 2002, servirà, tra l'altro, ad agevolare l'aggiornamento del regolamento qualora intervenissero emendamenti della

convenzione di Atene del 2002 a livello internazionale.

Articolo 8

Per quanto concerne l'entrata in vigore del regolamento, la Commissione propende certamente per la data più vicina possibile che risulti compatibile con l'iter legislativo comunitario e con i necessari adeguamenti richiesti al comparto interessato.

Poiché sia la Comunità che gli Stati membri devono diventare Parti contraenti della convenzione di Atene del 2002, la Commissione ritiene, tuttavia, opportuno che la convenzione di Atene del 2002 e il regolamento comunitario entrino in vigore contemporaneamente.

Allegato

Alla presente proposta è allegata la convenzione di Atene del 2002 a puro titolo di riferimento. Come prescritto all'articolo 1, la convenzione di Atene potrebbe essere emendata in futuro; qualsiasi emendamento sarà automaticamente recepito nella legislazione comunitaria, a meno che la Commissione, coadiuvata dal comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (comitato COSS) a norma dell'articolo 7, non decida di escluderlo dal campo di applicazione del regolamento.

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 71, paragrafo 1, e l'articolo 80, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione¹,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo²,

visto il parere del Comitato delle regioni³,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato⁴,

considerando quanto segue:

- (1) Nell'ambito della politica comune dei trasporti è necessario adottare ulteriori provvedimenti per migliorare la sicurezza del trasporto via mare e per vie navigabili interne. Tali provvedimenti comprendono disposizioni in materia di responsabilità per i danni causati ai passeggeri, perché è importante garantire un adeguato risarcimento ai passeggeri coinvolti in incidenti durante il trasporto via mare o per vie navigabili interne.
- (2) Il protocollo del 2002 alla convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio è stato adottato il 1° novembre 2002 con gli auspici dell'Organizzazione marittima internazionale. [La Comunità ha aderito a detto protocollo⁵.]
- (3) La convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio, quale modificata dal protocollo del 2002 (in prosieguo la Convenzione di Atene del 2002) si applica unicamente al trasporto internazionale. Nel mercato interno marittimo è stata eliminata la distinzione tra trasporto nazionale e trasporto

¹ GU C [...] del [...], pag. [...].

² GU C [...] del [...], pag. [...].

³ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁴ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁵ Inserire estremi di pubblicazione della decisione del Consiglio.

internazionale e all'interno della Comunità è pertanto opportuno disporre dello stesso livello e tipo di responsabilità sia nel caso del trasporto internazionale che del trasporto nazionale. Il regime istituito dalla convenzione di Atene del 2002 deve essere esteso anche alle vie navigabili interne.

- (4) Occorre imporre ai vettori l'obbligo di effettuare anticipi di pagamento in caso di morte o lesioni personali dei passeggeri.
- (5) Prima dell'inizio del viaggio è necessario fornire ai passeggeri adeguate informazioni sui nuovi diritti conferiti dal presente regolamento.
- (6) Ogni emendamento alla convenzione sarà integrato nella legislazione comunitaria, a meno che detto emendamento non sia escluso a norma della procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 novembre 2002, che istituisce un comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (comitato COSS) e recante modifica dei regolamenti in materia di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi⁶.
- (7) L'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA), istituita dal regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio⁷, deve coadiuvare la Commissione nella preparazione e nella stesura della relazione sul funzionamento delle nuove norme, nonché nell'elaborazione di proposte di modifica della Convenzione di Atene del 2002.
- (8) Poiché gli obiettivi dell'azione da intraprendere, e più specificamente la creazione di un'unica serie di norme che disciplinino i diritti dei vettori e dei loro passeggeri in caso di incidente, non possono essere realizzati adeguatamente dagli Stati membri e possono pertanto essere conseguiti con maggiore efficacia a livello comunitario, vista la necessità di garantire gli stessi limiti di responsabilità in tutti gli Stati membri, la Comunità può adottare provvedimenti conformemente al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato. In base al principio di proporzionalità istituito dallo stesso articolo, il presente regolamento non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento dei suddetti obiettivi,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Oggetto

Il presente regolamento istituisce un regime uniforme di responsabilità per il trasporto di passeggeri via mare e per vie navigabili interne.

⁶ GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 415/2004 (GU L 68 del 6.3.2004, pag. 10).

⁷ GU L 208 del 5.8.2002, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 724/2004 (GU L 129 del 29.4.2004, pag. 1).

A tal fine il presente regolamento integra le disposizioni applicabili della convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio, quale modificata dal protocollo del 2002, in prosieguo la Convenzione di Atene del 2002, ed estende il campo di applicazione di tali disposizioni al trasporto via mare effettuato all'interno di un singolo Stato membro e al trasporto internazionale e interno per vie navigabili interne.

Articolo 2

Campo di applicazione

Il presente regolamento si applica a tutti i trasporti, internazionali o interni, effettuati per mare o per via navigabile interna se:

- a) la nave batte bandiera di uno Stato membro,
- b) il contratto di trasporto è stato stipulato in uno Stato membro, o
- c) il luogo di partenza o di destinazione, in base al contratto di trasporto, è situato in uno Stato membro.

Articolo 3

Responsabilità del vettore

La responsabilità del vettore o del vettore di fatto nei confronti dei passeggeri e del loro bagaglio è disciplinata da tutte le disposizioni della convenzione di Atene del 2002 attinenti a tale responsabilità.

Per “vettore” e “vettore di fatto” s'intendono i termini definiti all'articolo 2 della convenzione di Atene del 2002.

Articolo 4

Limiti di responsabilità

L'articolo 7, paragrafo 2, della convenzione di Atene del 2002 non si applica ai trasporti di passeggeri che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento, a meno che tutti gli Stati membri non concordino sull'applicazione di tale disposizione nell'ambito di una modifica del presente regolamento.

In caso di perdita totale o parziale o di danni ad apparecchiature mediche o ausili alla mobilità appartenenti ad un passeggero a mobilità ridotta, il risarcimento può essere pari ma non superiore al valore di sostituzione dell'apparecchiatura o dell'ausilio.

Articolo 5

Anticipo di pagamento

In caso di morte o di lesioni personali di un passeggero, il vettore effettua un anticipo di pagamento sufficiente a coprire le necessità economiche immediate entro 15 giorni dall'identificazione della persona che ha diritto al risarcimento. In caso di morte tale anticipo non può essere inferiore a 21 000 euro.

Articolo 6

Informazione ai passeggeri

Il vettore, il vettore di fatto o l'operatore turistico forniscono ai passeggeri, prima della partenza, informazioni sui loro diritti a norma del presente regolamento, in particolare per quanto riguarda i limiti di risarcimento in caso di morte, lesioni personali, perdita o danni al bagaglio, il diritto di azione diretta nei confronti dell'assicuratore o della persona che garantisce la copertura finanziaria e il loro diritto a percepire un anticipo di pagamento.

Tali informazioni sono fornite nel formato più opportuno.

Articolo 7

Relazione ed emendamenti alla convenzione di Atene del 2002

Entro tre anni dall'entrata in vigore del presente regolamento la Commissione prepara una relazione sulla sua applicazione che tiene conto anche degli sviluppi economici e dei progressi realizzati nelle sedi internazionali.

La relazione può essere corredata di una proposta di modifica del presente regolamento o di una proposta da presentare presso le sedi internazionali competenti da parte della Comunità europea.

A tal fine la Commissione è assistita dal comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (COSS) istituito dall'articolo 3 del regolamento (CE) n. 2099/2002.

Eventuali emendamenti alla convenzione di Atene del 2002 possono essere esclusi dal campo di applicazione del presente regolamento a norma dell'articolo 5, paragrafo 2 del regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio.

Articolo 8

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il [...] giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Si applica a decorre dalla [data di entrata in vigore o dalla data di entrata in vigore della convenzione di Atene per la Comunità, se successiva].

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il [...]

Per il Parlamento europeo
Il Presidente
[...]

Per il Consiglio
Il Presidente
[...]

APPENDICE

CONVENZIONE DI ATENE DEL 1974 RELATIVA AL TRASPORTO VIA MARE DEI PASSEGGERI E DEL LORO BAGAGLIO, 2002

(Rifusione della Convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio e del Protocollo del 2002 alla convenzione)

ARTICOLO 1 Definizioni

Le espressioni utilizzate nella presente convenzione hanno il significato di seguito indicato:

1. a) “vettore”, la persona dalla quale o per conto della quale è stato concluso un contratto di trasporto, indipendentemente dal fatto che il trasporto sia eseguito effettivamente da tale persona o da un vettore di fatto;
- b) “vettore di fatto”, la persona diversa dal vettore, sia essa il proprietario, il noleggiatore o l’armatore della nave, che esegue effettivamente la totalità o parte del trasporto;
- c) “vettore che esegue effettivamente la totalità o parte del trasporto”, il vettore di fatto o il vettore, nella misura in cui quest’ultimo esegua effettivamente il trasporto;
2. “contratto di trasporto”, il contratto concluso da un vettore o per conto di un vettore per il trasporto via mare di un passeggero o, a seconda dei casi, di un passeggero e dei suoi bagagli;
3. “nave”, unicamente le navi marittime, ad esclusione dei veicoli a cuscino d’aria (hovercraft);
4. “passeggero”, qualsiasi persona trasportata su una nave,
 - a) in virtù di un contratto di trasporto, o
 - b) che, con il consenso del vettore, accompagna un veicolo o animali vivi oggetto di un contratto di trasporto di merci non disciplinato dalla presente convenzione;
5. “bagagli”, qualsiasi oggetto o veicolo trasportato dal vettore in virtù di un contratto di trasporto, eccettuati:
 - a) gli oggetti e i veicoli trasportati in virtù di un contratto di noleggio, di una polizza di carico o di un contratto riguardante a titolo principale il trasporto di merci, e
 - b) gli animali vivi;

6. “bagaglio a mano”, i bagagli che il passeggero ha nella propria cabina o di cui ha il possesso, la custodia o il controllo. Salvo che ai fini dell’applicazione del paragrafo 8 del presente articolo e dell’articolo 8, il bagaglio a mano comprende i bagagli che il passeggero trasporta dentro o sopra il proprio veicolo;
7. l’espressione “perdita o danni ai bagagli” comprende anche il danno economico derivante dalla mancata restituzione dei bagagli al passeggero entro un termine ragionevole dal momento dell’arrivo della nave sulla quale essi sono stati trasportati o avrebbero dovuto esserlo, ma non comprende i ritardi dovuti a vertenze di lavoro;
8. il “trasporto” comprende i seguenti periodi:
 - a) per quanto concerne il passeggero e/o il suo bagaglio a mano, il periodo nel quale essi si trovano a bordo della nave o durante l’imbarco o lo sbarco, e il periodo nel quale essi sono trasportati in acqua dalla banchina alla nave o viceversa, se il costo di tale trasporto è compreso nel prezzo del biglietto o se l’imbarcazione adibita a tale trasporto accessorio è stata messa a disposizione del passeggero dal vettore. Tuttavia, con riferimento al passeggero, il trasporto non comprende il periodo nel quale egli si trova in una stazione o terminal marittimo o su una banchina o altra infrastruttura portuale;
 - b) per quanto concerne il bagaglio a mano, anche il periodo nel quale il passeggero si trova in una stazione o terminal marittimo o su una banchina o altra infrastruttura portuale, qualora il bagaglio sia stato preso in consegna dal vettore o dai suoi dipendenti o incaricati e non sia ancora stato restituito al passeggero;
 - c) per quanto concerne i bagagli diversi dal bagaglio a mano, il periodo di tempo compreso tra il momento in cui essi sono presi in consegna dal vettore o dai suoi dipendenti o incaricati, a terra o a bordo, e il momento della loro riconsegna;
9. “trasporto internazionale”, qualsiasi trasporto in cui il luogo di partenza e quello di destinazione sono, secondo il contratto di trasporto, situati in due Stati differenti o in un solo Stato se, secondo il contratto di trasporto o l’itinerario previsto, esiste un porto di scalo intermedio in un altro Stato;
10. “Organizzazione”, l’Organizzazione marittima internazionale;
11. “Segretario generale”, il Segretario generale dell’Organizzazione.

ARTICOLO 1bis
Allegato

L’allegato costituisce parte integrante della presente convenzione.

ARTICOLO 2

Campo di applicazione

1. La presente convenzione si applica a qualsiasi trasporto internazionale se:
 - a) la nave batte bandiera di uno Stato contraente della presente convenzione o è immatricolata in tale Stato; o
 - b) il contratto di trasporto è stato concluso in uno Stato contraente della presente convenzione; o
 - c) secondo il contratto di trasporto, il luogo di partenza o di destinazione si trova in uno Stato contraente della presente convenzione.

2. In deroga al paragrafo 1, la presente convenzione non si applica se il trasporto è soggetto a un regime di responsabilità civile nel quadro di qualsiasi altra convenzione internazionale sul trasporto di passeggeri o bagagli mediante altri modi di trasporto, nella misura in cui tali disposizioni siano obbligatoriamente applicabili al trasporto marittimo.

ARTICOLO 3

Responsabilità del vettore

1. Il vettore è responsabile dei danni derivanti dalla morte o dalle lesioni personali subite da un passeggero a causa di un sinistro marittimo nella misura in cui, per il suddetto passeggero, tali danni non siano superiori a 250 000 unità di conto per ogni singolo evento, a meno che il vettore stesso non dimostri che il sinistro:
 - a) è dovuto a un atto di guerra, ad ostilità, a una guerra civile, a un'insurrezione o a un fenomeno naturale di carattere eccezionale, inevitabile e irresistibile;
 - b) è stato interamente causato da un atto o un'omissione intenzionale di un terzo.

Se e nella misura in cui i danni superano il suddetto limite, il vettore è ulteriormente responsabile a meno che non provi che l'evento dannoso non è imputabile a sua colpa o negligenza.

2. Il vettore è responsabile dei danni derivanti dalla morte o dalle lesioni personali subite da un passeggero per cause diverse da un sinistro marittimo se l'evento dannoso è imputabile a sua colpa o negligenza. L'onere di provare la colpa o la negligenza spetta a chi promuove l'azione risarcitoria.

3. Il vettore è responsabile dei danni derivanti dalla perdita o dal danneggiamento del bagaglio a mano se l'evento dannoso è imputabile a sua colpa o negligenza. La colpa o la negligenza del vettore si presume quando i danni sono stati causati da un sinistro marittimo.

4. Il vettore è responsabile dei danni derivanti dalla perdita o dal danneggiamento di bagagli diversi dal bagaglio a mano a meno che non provi che l'evento dannoso non è imputabile a sua colpa o negligenza.

5. Ai fini del presente articolo:
- a) per “sinistro marittimo” si intende il naufragio, il capovolgimento, la collisione o l’incaglio della nave, o un’esplosione o un incendio a bordo o un difetto della nave;
 - b) l’espressione “colpa o negligenza del vettore” comprende la colpa o la negligenza dei suoi dipendenti nell’esercizio delle loro funzioni;
 - c) per “difetto della nave” si intende qualsiasi malfunzionamento, guasto o non conformità alle regole di sicurezza applicabili in relazione a qualsiasi parte della nave o delle sue attrezzature utilizzata per la fuga, l’evacuazione, l’imbarco e lo sbarco dei passeggeri, o per la propulsione o il governo della nave, la sicurezza della navigazione, l’ormeggio, l’ancoraggio, l’arrivo o la partenza dal luogo di ormeggio o di ancoraggio, o il contenimento dei danni dopo un allagamento, o per la messa in mare dei mezzi di salvataggio;
 - d) il termine “danni” non comprende i danni punitivi o esemplari.
6. La responsabilità del vettore ai sensi del presente articolo si riferisce unicamente ai danni derivanti da eventi verificatisi durante il trasporto. Chi promuove l’azione risarcitoria ha l’onere di provare che l’evento dannoso è avvenuto durante il trasporto, nonché l’entità del danno.
7. La presente convenzione lascia impregiudicato il diritto del vettore di esercitare un’azione di regresso nei confronti di eventuali terzi o di invocare il concorso di colpa ai sensi dell’articolo 6. Il presente articolo lascia impregiudicato il diritto alla limitazione della responsabilità di cui agli articoli 7 e 8 della presente convenzione.
8. La presunzione di colpa o negligenza di una parte o l’attribuzione ad essa dell’onere della prova non impediscono l’esame delle prove a favore di tale parte.

ARTICOLO 4 **Vettore di fatto**

1. Anche nel caso in cui il trasporto sia stato affidato in tutto o in parte a un vettore di fatto, il vettore rimane nondimeno responsabile ai sensi della presente convenzione per l’intero trasporto. Inoltre, il vettore di fatto esercita i diritti ed è soggetto agli obblighi previsti dalla presente convenzione per la parte del trasporto da esso effettuata.
2. In relazione al trasporto eseguito dal vettore di fatto, il vettore è responsabile degli atti e delle omissioni compiuti da quest’ultimo e dai suoi dipendenti e incaricati nell’esercizio delle loro funzioni.
3. Ogni accordo speciale in virtù del quale il vettore assuma obblighi non contemplati dalla presente convenzione o rinunci a diritti ivi previsti ha effetto nei confronti del vettore di fatto solo previo consenso espresso per iscritto.
4. Se e nella misura in cui la responsabilità sia imputabile sia al vettore che al vettore di fatto, la loro responsabilità è solidale.

5. Il presente articolo lascia impregiudicato il diritto di regresso fra il vettore e il vettore di fatto.

ARTICOLO 4bis
Assicurazione obbligatoria

1. In caso di trasporto di passeggeri a bordo di una nave immatricolata in uno Stato contraente e abilitata a trasportare più di dodici passeggeri, e qualora si applichi la presente convenzione, il vettore che esegue effettivamente la totalità o parte del trasporto è tenuto a sottoscrivere un'assicurazione o altra garanzia finanziaria, quale la garanzia di una banca o di analogo istituto finanziario, a copertura della responsabilità prevista dalla presente convenzione per morte o lesioni personali dei passeggeri. Il limite dell'assicurazione obbligatoria o della garanzia finanziaria non deve essere inferiore a 250 000 unità di conto per passeggero per ogni singolo evento.
2. Una volta che l'autorità competente di uno Stato contraente abbia accertato il rispetto dei requisiti di cui al paragrafo 1, ad ogni nave è rilasciato un certificato attestante l'esistenza di un'assicurazione o di una garanzia finanziaria in corso di validità conformemente al disposto della presente convenzione. Qualora si tratti di una nave immatricolata in uno Stato contraente, il certificato è rilasciato o autenticato dall'autorità competente dello Stato di immatricolazione della nave; qualora si tratti di una nave non immatricolata in uno Stato contraente, il certificato può essere rilasciato o autenticato dall'autorità competente di qualsiasi Stato contraente. Il certificato deve essere conforme al modello allegato alla presente convenzione e contenere le seguenti informazioni:
- a) nome della nave, lettere o numero di identificazione e porto di immatricolazione;
 - b) nome e sede principale del vettore che esegue effettivamente la totalità o parte del trasporto;
 - c) numero IMO di identificazione della nave;
 - d) tipo e durata della garanzia;
 - e) nome e luogo della sede principale dell'assicuratore o del garante, ed eventualmente sede presso la quale è stata stipulata l'assicurazione o concessa la garanzia;
 - f) periodo di validità del certificato, che non deve superare quello dell'assicurazione o della garanzia.
3. a) Ciascuno Stato contraente può autorizzare un'istituzione o un organismo da esso riconosciuto a rilasciare il certificato. L'istituzione o l'organismo informa lo Stato in questione del rilascio di ciascun certificato. In ogni caso lo Stato contraente garantisce la completezza e l'esattezza del certificato rilasciato e si impegna ad assicurare l'adozione delle misure necessarie a soddisfare tale obbligo.

- b) Ciascuno Stato contraente notifica al Segretario generale:
- i) le responsabilità e le condizioni specifiche dell'autorizzazione concessa all'istituzione o all'organismo da esso riconosciuto;
 - ii) la revoca dell'autorizzazione;
 - iii) la data a partire dalla quale decorrono gli effetti dell'autorizzazione o della revoca.

L'autorizzazione non ha effetto se non trascorsi tre mesi dalla data della trasmissione dell'apposita notifica al Segretario generale.

- c) L'istituzione o l'organismo autorizzato a rilasciare i certificati a norma del presente paragrafo ha quantomeno la facoltà di revocare i certificati qualora non siano state rispettate le condizioni alle quali sono stati rilasciati. In ogni caso l'istituzione o l'organismo informa della revoca lo Stato per conto del quale è stato rilasciato il certificato.
4. Il certificato è redatto nella lingua o nelle lingue ufficiali dello Stato che lo rilascia. Se la lingua utilizzata non è né l'inglese, né il francese, né lo spagnolo, il testo deve essere accompagnato da una traduzione in una di queste lingue; previa decisione dello Stato la lingua ufficiale nazionale può essere omessa.
5. Il certificato deve trovarsi a bordo della nave e una copia deve essere depositata presso l'autorità che tiene il registro di immatricolazione della nave o, se la nave non è immatricolata in uno Stato contraente, presso l'autorità che ha rilasciato o autenticato il certificato.
6. Non sono conformi alle disposizioni del presente articolo le assicurazioni o altre garanzie finanziarie i cui effetti, per un motivo diverso dalla scadenza del termine di validità indicato nel certificato, possono cessare prima del termine di tre mesi dal giorno in cui ne è stato dato preavviso all'autorità di cui al paragrafo 5, a meno che il certificato non sia stato restituito a detta autorità o non sia stato rilasciato un nuovo certificato entro tale termine. Le disposizioni che precedono sono altresì applicabili ad ogni modifica in seguito alla quale l'assicurazione o la garanzia finanziaria cessi di soddisfare le disposizioni del presente articolo.
7. Fatte salve le disposizioni del presente articolo, lo Stato di immatricolazione della nave stabilisce le condizioni di rilascio e di validità del certificato.
8. Nessuna disposizione della presente convenzione può essere interpretata in modo da impedire ad uno Stato contraente di dare credito alle informazioni ottenute da altri Stati, dall'Organizzazione o da altre organizzazioni internazionali riguardo alla situazione finanziaria degli assicuratori o dei garanti ai fini della presente convenzione. In questi casi lo Stato contraente che dà credito alle informazioni non è sollevato dalla sua responsabilità in quanto Stato che ha rilasciato il certificato.
9. Ai fini della presente convenzione, ciascuno Stato contraente accetta i certificati rilasciati o autenticati sotto la responsabilità di un altro Stato contraente e li considera equivalenti ai certificati da esso rilasciati o autenticati, anche qualora riguardino una

nave non immatricolata in uno Stato contraente. Uno Stato contraente può in qualsiasi momento chiedere una consultazione con lo Stato che ha rilasciato o autenticato il certificato ove ritenga che l'assicuratore o il garante indicato nel certificato non sia finanziariamente in grado di far fronte agli obblighi imposti dalla convenzione.

10. Le richieste di risarcimento dei danni coperti da assicurazione o altra garanzia finanziaria in virtù del presente articolo possono essere proposte direttamente nei confronti dell'assicuratore o del garante. In questo caso, il limite di responsabilità dell'assicuratore o del garante è l'importo di cui al paragrafo 1, anche qualora il vettore o il vettore di fatto non abbiano diritto alla limitazione della responsabilità. Il convenuto può sollevare le eccezioni (diverse dal fallimento o dalla messa in liquidazione) che sarebbero invocabili dal vettore di cui al paragrafo 1 ai sensi della presente convenzione. Egli può inoltre eccepire che il danno è imputabile al comportamento doloso dell'assicurato, ma non può avvalersi di alcun'altra eccezione che sarebbe invocabile nel caso di un'azione dell'assicurato nei suoi confronti. In ogni caso il convenuto ha il diritto di chiamare in giudizio il vettore e il vettore di fatto.
11. Le somme previste a titolo di assicurazione o altra garanzia finanziaria sottoscritta a norma del paragrafo 1 sono destinate esclusivamente a soddisfare le richieste di risarcimento promosse in virtù della presente convenzione; il pagamento di tali somme libera da qualsiasi responsabilità derivante dalla presente convenzione a concorrenza dell'importo corrisposto.
12. Ciascuno Stato contraente autorizza ad operare le navi battenti la propria bandiera e soggette alle disposizioni del presente articolo solo qualora siano munite di un certificato rilasciato a norma del paragrafo 2 o 15.
13. Fatte salve le disposizioni del presente articolo, nella misura in cui sia applicabile la presente convenzione ogni Stato contraente provvede affinché, secondo la propria legislazione nazionale, le navi in entrata o in uscita dai suoi porti autorizzate a trasportare più di dodici passeggeri, a prescindere dal luogo di immatricolazione, siano coperte da un'assicurazione o altra garanzia finanziaria conforme ai requisiti del paragrafo 1.
14. In deroga al paragrafo 5, ciascuno Stato contraente può notificare al Segretario generale che, ai fini del paragrafo 13, le navi in entrata o in uscita dai suoi porti non sono tenute ad avere a bordo o ad esibire il certificato di cui al paragrafo 2, a condizione che lo Stato contraente che rilascia il certificato abbia comunicato al Segretario generale di disporre di una documentazione in formato elettronico, accessibile a tutti gli Stati contraenti, che attesta l'esistenza del certificato e consente agli Stati contraenti di adempiere ai propri obblighi in virtù del paragrafo 13.
15. Qualora le navi di proprietà di uno Stato contraente non siano coperte da un'assicurazione o altra garanzia finanziaria, le pertinenti disposizioni del presente articolo non sono applicabili; tali navi devono tuttavia disporre di un certificato rilasciato dall'autorità competente dello Stato di immatricolazione in cui si attesti che esse sono di proprietà di tale Stato e che la responsabilità è coperta a concorrenza dei limiti di cui al paragrafo 1. Il certificato deve essere conforme per quanto possibile al modello prescritto dal paragrafo 2.

ARTICOLO 5

Oggetti di valore

Il vettore non è responsabile in caso di perdita o danni riguardanti denaro contante, titoli negoziabili, oro, argento, gioielli, preziosi, opere d'arte o altri oggetti di valore, salvo che tali oggetti siano stati depositati presso il vettore e che questi abbia convenuto di custodirli in luogo sicuro; in tal caso il vettore è responsabile fino a concorrenza del limite fissato nell'articolo 8, paragrafo 3, a meno che non sia stato convenuto un limite più elevato ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 1.

ARTICOLO 6

Concorso di colpa

Il tribunale adito può, secondo le disposizioni di legge nazionale, esonerare in tutto o in parte dalle sue responsabilità il vettore che dimostri che la morte o le lesioni personali subite dal passeggero o la perdita o i danni ai suoi bagagli sono imputabili, direttamente o indirettamente, a colpa o a negligenza del passeggero stesso.

ARTICOLO 7

Limiti di responsabilità in caso di morte o lesioni personali

1. La responsabilità del vettore in caso di morte o lesioni personali di un passeggero ai sensi dell'articolo 3 è limitata in ogni caso a 400 000 unità di conto per passeggero per ogni singolo evento. Se, in base alla legge del tribunale adito, il risarcimento è corrisposto sotto forma di rendita periodica, il valore capitale della rendita non può superare tale limite.
2. Ciascuno Stato contraente può stabilire mediante specifiche norme di diritto nazionale il limite di responsabilità di cui al paragrafo 1, a condizione che l'eventuale limite nazionale di responsabilità non sia inferiore a quello stabilito al paragrafo 1. Gli Stati contraenti che si avvalgono della facoltà prevista nel presente paragrafo informano il Segretario generale dei limiti di responsabilità fissati o dell'assenza di limiti.

ARTICOLO 8

Limiti di responsabilità in caso di perdita o danni ai bagagli e ai veicoli

1. La responsabilità del vettore in caso di perdita o danni al bagaglio a mano è limitata in ogni caso a 2 250 unità di conto per passeggero per ciascun trasporto.
2. La responsabilità del vettore in caso di perdita o danni ai veicoli, compresi tutti i bagagli trasportati sopra o all'interno del veicolo, è limitata in ogni caso a 12 700 unità di conto per veicolo per ciascun trasporto.
3. La responsabilità del vettore in caso di perdita o danni a bagagli diversi da quelli di cui ai paragrafi 1 e 2 è in ogni caso limitata a 3 375 unità di conto per passeggero per ciascun trasporto.
4. Il vettore e il passeggero possono convenire che la responsabilità del vettore sia soggetta ad una franchigia non superiore a 330 unità di conto in caso di danni a un veicolo e a 149 unità di conto per passeggero in caso di perdita o danni ad altri bagagli; tale somma è dedotta dall'importo della perdita o del danno.

ARTICOLO 9

Unità di conto e conversione

1. L'unità di conto di cui alla presente convenzione è il diritto speciale di prelievo, quale definito dal Fondo monetario internazionale. Gli importi di cui all'articolo 3, paragrafo 1, all'articolo 4 bis, paragrafo 1, all'articolo 7, paragrafo 1 e all'articolo 8 sono convertiti nella moneta nazionale dello Stato del tribunale adito sulla base del valore di tale moneta in diritti speciali di prelievo alla data della sentenza o alla data stabilita di comune accordo dalle parti. Il valore in diritti speciali di prelievo di una moneta nazionale di uno Stato contraente che sia membro del Fondo monetario internazionale è calcolato secondo il metodo di calcolo applicato dal Fondo stesso a tale data per le proprie operazioni e transazioni. Il valore in diritti speciali di prelievo di una moneta nazionale di uno Stato contraente che non sia membro del Fondo monetario internazionale è calcolato secondo il metodo indicato dallo stesso Stato contraente.
2. Tuttavia, al momento della ratifica, accettazione, approvazione o adesione alla presente convenzione, o in qualsiasi momento successivo, gli Stati che non sono membri del Fondo monetario internazionale e il cui ordinamento non consenta l'applicazione delle disposizioni del paragrafo 1 possono dichiarare che l'unità di conto di cui al paragrafo 1 è pari a 15 franchi oro. Il franco oro di cui al presente paragrafo corrisponde a sessantacinque milligrammi e mezzo di oro fino al titolo di novecento millesimi. La conversione del franco oro nella moneta nazionale è effettuata secondo la legislazione dello Stato interessato.
3. Il calcolo di cui all'ultima frase del paragrafo 1 e la conversione di cui al paragrafo 2 sono effettuati in maniera tale da esprimere nella moneta nazionale dello Stato contraente, nella misura del possibile, lo stesso valore reale, per gli importi di cui agli articoli 3, paragrafo 1, 4 bis, paragrafo 1, 7, paragrafo 1, e all'articolo 8, che risulterebbe dall'applicazione delle prime tre frasi del paragrafo 1. Gli Stati contraenti comunicano al Segretario generale il metodo di calcolo adottato in applicazione del paragrafo 1 o, a seconda dei casi, il risultato della conversione di cui al paragrafo 2, al momento del deposito dello strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione alla presente convenzione e ogniqualvolta si proceda alla loro modifica.

ARTICOLO 10

Disposizioni supplementari relative ai limiti di responsabilità

1. Il vettore e il passeggero possono convenire espressamente e per iscritto limiti di responsabilità più elevati di quelli previsti negli articoli 7 e 8.
2. Gli interessi e le spese giudiziarie non sono inclusi nei limiti di responsabilità previsti negli articoli 7 e 8.

ARTICOLO 11

Esonero e limiti di responsabilità dei dipendenti del vettore

Il dipendente o incaricato del vettore o del vettore di fatto nei cui confronti sia promossa un'azione di risarcimento per un danno contemplato dalla presente convenzione può, ove dimostri di aver agito nell'esercizio delle proprie funzioni, avvalersi delle stesse cause di

esonero e degli stessi limiti di responsabilità invocabili dal vettore o dal vettore di fatto in virtù della presente convenzione.

ARTICOLO 12

Cumulo di azioni risarcitorie

1. Qualora intervengano i limiti di responsabilità previsti negli articoli 7 e 8, tali limiti si applicano al risarcimento complessivo esigibile nel quadro di tutte le azioni promosse in caso di morte o lesioni personali di un passeggero o in caso di perdita o danni ai suoi bagagli.
2. In relazione al trasporto effettuato da un vettore di fatto, il risarcimento complessivo esigibile nei confronti del vettore e del vettore di fatto, nonché dei rispettivi dipendenti e incaricati che abbiano agito nell'esercizio delle proprie funzioni, non può superare l'importo più elevato tra quello dovuto dal vettore e quello dovuto dal vettore di fatto in virtù della presente convenzione; tuttavia nessuno dei soggetti indicati può essere chiamato a rispondere oltre il limite ad esso applicabile.
3. In tutti i casi in cui, in virtù dell'articolo 11 della presente convenzione, un dipendente o incaricato del vettore o del vettore di fatto può avvalersi dei limiti di responsabilità di cui agli articoli 7 e 8, il risarcimento complessivo dovuto dal vettore - o, a seconda dei casi, dal vettore di fatto - e dal suddetto dipendente o incaricato non può superare tali limiti.

ARTICOLO 13

Perdita del diritto di invocare i limiti di responsabilità

1. Il vettore non può avvalersi dei limiti di responsabilità di cui agli articoli 7 e 8 e al paragrafo 1 dell'articolo 10 qualora sia fornita la prova che il danno risulta da un atto o un'omissione commessi dal vettore stesso con l'intenzione di provocare un danno o temerariamente e con la consapevolezza che ne deriverebbe probabilmente un danno.
2. Il dipendente o l'incaricato del vettore o del vettore di fatto non può avvalersi dei suddetti limiti qualora sia fornita la prova che il danno risulta da un atto o un'omissione commessi da tale dipendente o incaricato con l'intenzione di provocare un danno o temerariamente e con la consapevolezza che ne deriverebbe probabilmente un danno.

ARTICOLO 14

Fondamento dell'azione risarcitoria

Qualsiasi azione per il risarcimento dei danni nei confronti del vettore o del vettore di fatto in caso di morte o di lesioni personali del passeggero o di perdita o danni ai bagagli può essere promossa solo in conformità della presente convenzione.

ARTICOLO 15
Denuncia di perdita o danni ai bagagli

1. Il passeggero è tenuto a presentare una denuncia scritta al vettore o al suo incaricato:
 - a) in caso di danni visibili ai bagagli:
 - i) qualora si tratti del bagaglio a mano, prima di sbarcare o al momento dello sbarco;
 - ii) per tutti gli altri bagagli, prima o al momento della loro riconsegna;
 - b) in caso di danni non visibili o perdita dei bagagli, nel termine di quindici giorni dalla data dello sbarco o della riconsegna o dalla data in cui sarebbe dovuta avvenire la riconsegna.
2. Qualora il passeggero non si attenga alle disposizioni del presente articolo, si presume, salvo prova contraria, che egli abbia ricevuto i suoi bagagli in buono stato.
3. La denuncia scritta non è necessaria qualora i bagagli siano stati esaminati e ispezionati congiuntamente al momento della ricezione per accertarne le condizioni.

ARTICOLO 16
Prescrizione dell'azione risarcitoria

1. L'azione per il risarcimento dei danni derivanti dalla morte o dalle lesioni personali subite da un passeggero o dalla perdita o dal danneggiamento dei bagagli si prescrive nel termine di due anni.
2. Il termine di prescrizione decorre:
 - a) in caso di lesioni personali, dalla data dello sbarco del passeggero;
 - b) in caso di morte intervenuta durante il trasporto, dalla data in cui il passeggero avrebbe dovuto essere sbarcato e, in caso di lesioni personali intervenute nel corso del trasporto e che hanno causato la morte del passeggero dopo il suo sbarco, dalla data della morte; tuttavia il termine non può essere superiore a tre anni dalla data dello sbarco;
 - c) in caso di perdita o danni ai bagagli, dalla data dello sbarco o, se posteriore, dalla data in cui lo sbarco avrebbe dovuto aver luogo.
3. Le cause di sospensione e di interruzione dei termini di prescrizione sono regolate dalla legge del tribunale adito, ma in nessun caso le azioni previste dalla presente convenzione potranno essere proposte qualora siano trascorsi:
 - a) cinque anni dalla data dello sbarco del passeggero o, se posteriore, dalla data in cui lo sbarco avrebbe dovuto aver luogo; oppure
 - b) tre anni dalla data in cui chi promuove l'azione risarcitoria ha avuto o avrebbe dovuto ragionevolmente avere conoscenza della lesione, della perdita o del danno causato dal sinistro, qualora tale data sia anteriore.

4. In deroga ai paragrafi 1, 2 e 3 del presente articolo, il termine di prescrizione può essere prorogato mediante dichiarazione del vettore o accordo tra le parti concluso successivamente all'evento dannoso su cui si fonda l'azione. La dichiarazione o l'accordo devono essere redatti per iscritto.

ARTICOLO 17 **Competenza giurisdizionale**

1. Le azioni intentate ai sensi degli articoli 3 e 4 della presente convenzione sono promosse, a scelta dell'attore, dinanzi ad uno dei tribunali di seguito indicati, a condizione che siano situati in uno Stato contraente della presente convenzione e fatte salve le disposizioni di diritto interno di ciascuno Stato contraente in materia di competenza giurisdizionale negli Stati in cui possono essere competenti più tribunali:
 - a) il tribunale dello Stato in cui il convenuto ha la residenza permanente o la sede principale delle sue attività;
 - b) il tribunale dello Stato di partenza o dello Stato di destinazione secondo il contratto di trasporto;
 - c) il tribunale dello Stato in cui l'attore ha il proprio domicilio o la residenza permanente, a condizione che il convenuto abbia una sede in tale Stato e sia soggetto alla sua giurisdizione;
 - d) il tribunale dello Stato in cui è stato concluso il contratto di trasporto, a condizione che il convenuto abbia una sede in tale Stato e sia soggetto alla sua giurisdizione.
2. Le azioni intentate ai sensi dell'articolo 4 bis della presente convenzione sono promosse, a scelta dell'attore, dinanzi ad uno dei tribunali presso i quali è possibile promuovere un'azione contro il vettore o il vettore di fatto ai sensi del paragrafo 1.
3. Successivamente al verificarsi dell'evento dannoso, le parti possono convenire di sottoporre la controversia alla giurisdizione di un qualsiasi tribunale o ad arbitrato.

ARTICOLO 17bis **Riconoscimento ed esecuzione**

1. Le sentenze pronunciate da un tribunale competente ai sensi dell'articolo 17 che siano diventate esecutive nello Stato di origine della causa e che non possano più essere oggetto di ricorso ordinario sono riconosciute in ogni altro Stato contraente salvo qualora:
 - a) siano state ottenute con la frode;
 - b) il convenuto non sia stato avvertito entro un termine ragionevole e posto in grado di presentare la propria difesa.
2. Le sentenze riconosciute ai sensi del paragrafo 1 sono esecutive in ogni Stato contraente non appena siano state espletate tutte le formalità ivi richieste. Tali formalità non devono tuttavia consentire il riesame del merito della questione.

3. Gli Stati contraenti possono applicare altre norme in materia di riconoscimento ed esecuzione delle sentenze, a condizione che abbiano l'effetto di far riconoscere ed eseguire le sentenze almeno nella stessa misura prevista dai paragrafi 1 e 2.

ARTICOLO 18

Nullità delle clausole contrattuali

È nulla ogni clausola contrattuale conclusa prima dell'evento che ha causato la morte o le lesioni personali del passeggero, o la perdita o i danni ai bagagli, intesa ad escludere la responsabilità nei confronti del passeggero di qualsiasi soggetto responsabile ai sensi della presente convenzione o a fissare un limite inferiore a quello previsto nella presente convenzione, salvo quanto previsto dall'articolo 8, paragrafo 4, nonché qualsiasi clausola diretta ad invertire l'onere della prova incombente al vettore o al vettore di fatto o avente l'effetto di limitare le possibilità di scelta di cui all'articolo 17, paragrafo 1 o 2; tuttavia la nullità di tale clausola non determina la nullità dell'intero contratto di trasporto, che rimane soggetto alle disposizioni della presente convenzione.

ARTICOLO 19

Altre convenzioni sulla limitazione della responsabilità

La presente convenzione non modifica in alcun modo i diritti e gli obblighi del vettore, del vettore di fatto e dei loro dipendenti o incaricati previsti dalle convenzioni internazionali sulla limitazione della responsabilità dei proprietari di navi marittime.

ARTICOLO 20

Danni nucleari

I danni causati da incidenti nucleari non comportano alcuna responsabilità ai sensi della presente convenzione:

- a) qualora siano imputabili all' esercente di un impianto nucleare ai sensi della convenzione di Parigi del 29 luglio 1960 sulla responsabilità civile nel campo dell'energia nucleare, come modificata dal protocollo addizionale del 28 gennaio 1964, o della convenzione di Vienna del 21 maggio 1963 sulla responsabilità civile in materia di danno nucleare, o dei relativi emendamenti o protocolli in vigore; o
- b) qualora siano imputabili all' esercente di un impianto nucleare in virtù di una legge nazionale sulla responsabilità per danni nucleari, a condizione che tale legge sia sotto ogni profilo altrettanto favorevole nei confronti delle potenziali vittime dei danni della convenzione di Parigi o della convenzione di Vienna o dei relativi emendamenti o protocolli in vigore.

ARTICOLO 21

Trasporti commerciali effettuati da enti pubblici

La presente convenzione si applica ai trasporti commerciali effettuati dagli Stati o da enti pubblici in virtù di un contratto di trasporto quale definito nell'articolo 1.

ARTICOLO 22
Dichiarazione di non applicazione

1. All'atto della firma, ratifica, accettazione, approvazione o adesione alla presente convenzione, ciascuna Parte può dichiarare per iscritto che non intende applicare le disposizioni della presente convenzione nel caso in cui il passeggero e il vettore abbiano la sua cittadinanza o nazionalità.
2. Ogni dichiarazione formulata ai sensi del paragrafo 1 del presente articolo può essere ritirata in qualsiasi momento mediante notifica scritta al Segretario generale.

ARTICOLO 22bis
Clausole finali della convenzione

Gli articoli da 17 a 25 del protocollo del 2002 alla convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio costituiscono le clausole finali della convenzione. Nella presente convenzione i riferimenti agli Stati contraenti si intendono come riferimenti agli Stati contraenti del protocollo.

CLAUSOLE FINALI

[Articoli da 17 a 25 del protocollo del 2002 alla Convenzione di Atene relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio, 1974]

ARTICOLO 17
Firma, ratifica, accettazione, approvazione e adesione

1. Il presente protocollo è aperto alla firma presso la sede dell'Organizzazione dal 1° maggio 2003 fino al 30 aprile 2004 e resta successivamente aperto all'adesione.
2. Gli Stati possono esprimere il loro consenso ad essere vincolati dal presente protocollo mediante:
 - a) firma senza riserva di ratifica, accettazione o approvazione;
 - b) firma con riserva di ratifica, accettazione o approvazione seguita dalla ratifica, accettazione o approvazione;
 - c) adesione.
3. La ratifica, l'accettazione, l'approvazione o l'adesione si effettuano mediante il deposito di uno strumento a tal fine presso il Segretario generale.
4. Ogni strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione depositato dopo l'entrata in vigore di una modifica al presente protocollo nei confronti di tutti gli Stati contraenti esistenti, o dopo l'adempimento di tutte le formalità richieste per l'entrata in vigore della modifica nei confronti di tali Stati contraenti, si considera riferito al presente protocollo come modificato.

5. Uno Stato non può esprimere il proprio consenso ad essere vincolato dal presente protocollo a meno che, in quanto parte, non denunci:
- a) la convenzione di Atene relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio, conclusa ad Atene il 13 dicembre 1974;
 - b) il protocollo alla convenzione di Atene relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio, concluso a Londra il 19 novembre 1976; e
 - c) il protocollo del 1990 che modifica la convenzione di Atene relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio, concluso a Londra il 29 marzo 1990,

con effetto a partire dalla data in cui il presente protocollo entra in vigore nei confronti di tale Stato ai sensi dell'articolo 20.

ARTICOLO 18 **Stati con più ordinamenti giuridici**

1. Al momento della firma, ratifica, accettazione, approvazione o adesione, gli Stati che siano costituiti da due o più unità territoriali nelle quali, per le materie oggetto del presente protocollo, vigono ordinamenti giuridici diversi possono dichiarare che il presente protocollo si estende a tutte le rispettive unità territoriali o soltanto ad una o a più di esse e possono in ogni momento modificare tale dichiarazione presentando una nuova dichiarazione.
2. Tale dichiarazione dovrà essere notificata al Segretario generale e dovrà indicare esattamente le unità territoriali alle quali si applica il presente protocollo.
3. Nel caso di uno Stato contraente che abbia presentato la predetta dichiarazione:
 - a) i riferimenti allo Stato di immatricolazione della nave e - in relazione al certificato di assicurazione obbligatoria - allo Stato di rilascio o di autenticazione devono intendersi come riferimenti, rispettivamente, all'unità territoriale in cui la nave è immatricolata e a quella che rilascia o autentica il certificato;
 - b) i riferimenti alle disposizioni legislative nazionali, ai limiti nazionali di responsabilità e alla moneta nazionale devono intendersi come riferimenti alle disposizioni legislative, ai limiti di responsabilità e alla moneta della pertinente unità territoriale;
 - c) i riferimenti ai tribunali e alle sentenze che devono essere riconosciute negli Stati contraenti devono intendersi come riferimenti, rispettivamente, ai tribunali dell'unità territoriale e alle sentenze che devono essere riconosciute in tale unità.

ARTICOLO 19

Organizzazioni regionali di integrazione economica

1. Le organizzazioni regionali di integrazione economica costituite da Stati sovrani alle quali sia stata trasferita la competenza in alcune materie disciplinate dal presente protocollo possono firmare, ratificare, accettare o approvare il protocollo o aderirvi. Le organizzazioni regionali di integrazione economica che siano Parti del presente protocollo hanno gli stessi diritti ed obblighi degli Stati contraenti, nella misura in cui siano competenti nelle materie ivi disciplinate.
2. Per l'esercizio del diritto di voto nelle materie di loro competenza, le organizzazioni regionali di integrazione economica dispongono di un numero di voti pari al numero dei rispettivi Stati membri che sono Parti del presente protocollo e che hanno trasferito a dette organizzazioni le proprie competenze nella materia in questione. Tali organizzazioni non esercitano il diritto di voto se i rispettivi Stati membri esercitano il proprio e viceversa.
3. Nel caso in cui, ai fini del presente protocollo, il numero di Stati contraenti sia rilevante, e in particolare (ma non esclusivamente) ai fini degli articoli 20 e 23, le organizzazioni regionali di integrazione economica non contano come Stati contraenti in aggiunta ai rispettivi Stati membri che siano Stati contraenti.
4. All'atto della firma, ratifica, accettazione, approvazione o adesione, ciascuna organizzazione regionale di integrazione economica formula una dichiarazione indirizzata al Segretario generale, specificando le materie disciplinate dal presente protocollo oggetto di un trasferimento di competenze da parte dei rispettivi Stati membri che siano firmatari o Parti del presente protocollo, nonché eventuali restrizioni relative all'ambito di tali competenze. L'organizzazione regionale di integrazione economica comunica tempestivamente al Segretario generale qualsiasi modifica della ripartizione delle competenze specificata nella dichiarazione di cui al presente paragrafo, compresi i nuovi trasferimenti di competenze. Tali dichiarazioni sono trasmesse dal Segretario generale ai sensi dell'articolo 24 del presente protocollo.
5. Si presume che gli Stati contraenti che siano Stati membri di un'organizzazione regionale di integrazione economica a sua volta Parte contraente del presente protocollo abbiano competenza in tutte le materie disciplinate dal presente protocollo in relazione alle quali non sia stato specificamente dichiarato o notificato un trasferimento di competenze ai sensi del paragrafo 4.

ARTICOLO 20

Entrata in vigore

1. Il presente protocollo entra in vigore trascorsi dodici mesi dalla data alla data in cui dieci Stati l'abbiano firmato senza riserva di ratifica, accettazione o approvazione o abbiano depositato uno strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione presso il Segretario generale.
2. Per ogni Stato che ratifichi, accetti, approvi il presente protocollo o vi aderisca dopo che siano state soddisfatte le condizioni relative all'entrata in vigore specificate nel paragrafo 1, il protocollo entra in vigore trascorsi tre mesi dalla data del deposito del

pertinente strumento, ma non prima della sua entrata in vigore ai sensi del paragrafo 1.

ARTICOLO 21

Denuncia

1. Ciascuno Stato contraente può denunciare il presente protocollo in qualsiasi momento a partire dalla data dell'entrata in vigore nei propri confronti.
2. La denuncia si effettua mediante il deposito di uno strumento a tal fine presso il Segretario generale.
3. La denuncia ha effetto trascorsi dodici mesi dalla data del deposito del relativo strumento presso il Segretariato generale o in qualsiasi altra data successiva specificata nel suddetto strumento.
4. Tra gli Stati contraenti del presente protocollo, la denuncia della convenzione ai sensi dell'articolo 25 della medesima non deve intendersi come denuncia della convenzione nel testo riveduto dal presente protocollo.

ARTICOLO 22

Revisione e modifica

1. L'Organizzazione può convocare una conferenza ai fini della revisione o della modifica del presente protocollo.
2. L'Organizzazione convoca una Conferenza degli Stati contraenti ai fini della revisione o della modifica del presente protocollo su richiesta di almeno un terzo degli Stati contraenti.

ARTICOLO 23

Modifica dei limiti

1. Fatte salve le disposizioni dell'articolo 22, la procedura speciale descritta nel presente articolo si applica esclusivamente per la modifica dei limiti di cui all'articolo 3, paragrafo 1, all'articolo 4 bis, paragrafo 1, all'articolo 7, paragrafo 1 e all'articolo 8 della convenzione, nel testo riveduto dal presente protocollo.
2. Su richiesta di almeno la metà e in ogni caso di almeno sei Stati contraenti, le proposte di modifica dei limiti (ivi comprese le franchigie) di cui all'articolo 3, paragrafo 1, all'articolo 4 bis, paragrafo 1, all'articolo 7, paragrafo 1 e all'articolo 8 della convenzione, come riveduta dal presente protocollo, sono trasmesse dal Segretario generale a tutti i membri dell'Organizzazione e a tutti gli Stati contraenti.
3. Le proposte di modifica presentate e trasmesse a norma del paragrafo 2 sono sottoposte all'esame del comitato giuridico dell'Organizzazione (di seguito il comitato giuridico) almeno sei mesi dopo la loro trasmissione.
4. Tutti gli Stati contraenti della convenzione, come riveduta dal presente protocollo, siano essi membri dell'Organizzazione o meno, hanno il diritto partecipare ai lavori del comitato giuridico per l'esame e l'adozione delle modifiche.

5. Le modifiche sono adottate a maggioranza dei due terzi degli Stati contraenti della convenzione, nel testo riveduto dal presente protocollo, presenti e votanti in seno al comitato giuridico, ampliato conformemente al paragrafo 4, a condizione che al momento della votazione sia presente almeno metà degli Stati contraenti della convenzione come riveduta dal presente protocollo.
6. In sede di esame delle proposte di modifica dei limiti, il comitato giuridico tiene conto degli eventi già verificatisi, e in particolare dell'ammontare dei danni da essi derivati, delle variazioni del valore monetario e delle ripercussioni della modifica proposta sul costo dell'assicurazione.
7.
 - a) Le modifiche dei limiti di cui al presente articolo non possono essere prese in esame prima che siano trascorsi cinque anni dalla data in cui il presente protocollo è stato aperto alla firma né prima che siano trascorsi cinque anni dalla data dell'entrata in vigore di una precedente modifica ai sensi del presente articolo.
 - b) I limiti non possono essere aumentati al punto da superare un importo corrispondente al limite fissato dalla convenzione, nel testo riveduto dal presente protocollo, maggiorato di un interesse composto annuo del 6% a partire dalla data in cui la presente convenzione è stata aperta alla firma.
 - c) I limiti non possono essere aumentati al punto da superare un importo corrispondente al triplo del limite fissato dalla convenzione nel testo riveduto dal presente protocollo.
8. L'Organizzazione notifica a tutti gli Stati contraenti ogni modifica adottata ai sensi del paragrafo 5. La modifica si considera accettata trascorsi diciotto mesi dalla data della sua notifica, salvo qualora entro questo termine almeno un quarto degli Stati che erano Stati contraenti al momento della sua adozione abbia comunicato al Segretario generale che non intende accettarla, nel qual caso la modifica è respinta e priva di efficacia.
9. Una modifica considerata accettata a norma del paragrafo 8 entra in vigore diciotto mesi dopo l'accettazione.
10. Tutti gli Stati contraenti sono vincolati dalla modifica a meno che non denuncino il presente protocollo a norma dell'articolo 21, paragrafi 1 e 2, almeno sei mesi prima che essa entri in vigore. La denuncia ha effetto a partire dall'entrata in vigore della modifica.
11. Qualora sia stata adottata una modifica ma non sia ancora scaduto il termine di 18 mesi per la sua accettazione, gli Stati che diventino Parti contraenti durante tale periodo sono vincolati dalla modifica qualora essa entri in vigore. Gli Stati che diventino parti contraenti dopo tale periodo sono vincolati dalle modifiche già accettate a norma del paragrafo 8. Nei casi di cui al presente paragrafo, uno Stato è vincolato da una modifica al momento della sua entrata in vigore o, se posteriore, al momento dell'entrata in vigore nei suoi confronti del presente protocollo.

ARTICOLO 24

Depositario

1. Il presente protocollo e le eventuali modifiche adottate a norma dell'articolo 23 sono depositati presso il Segretario generale.
2. Il Segretario generale:
 - a) informa tutti gli Stati che hanno firmato il presente protocollo o che vi hanno aderito:
 - i) di ogni nuova firma o del deposito di ogni strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione e della relativa data;
 - ii) di ogni dichiarazione e comunicazione prevista a norma dell'articolo 9, paragrafi 2 e 3, dell'articolo 18, paragrafo 1 e dell'articolo 19, paragrafo 4 della convenzione nel testo riveduto dal presente protocollo;
 - iii) della data di entrata in vigore del presente protocollo;
 - iv) di ogni proposta di modifica dei limiti presentata ai sensi dell'articolo 23, paragrafo 2, del presente protocollo;
 - v) di ogni modifica adottata ai sensi dell'articolo 23, paragrafo 5, del presente protocollo;
 - vi) di ogni modifica che si consideri accettata ai sensi dell'articolo 23, paragrafo 8, del presente protocollo, e della data della sua entrata in vigore ai sensi dei paragrafi 8 e 9 del medesimo articolo;
 - vii) del deposito di ogni strumento di denuncia del presente protocollo, della data di ricezione e della data a partire dalla quale la denuncia ha effetto;
 - viii) di ogni comunicazione prevista da uno qualsiasi degli articoli del presente protocollo;
 - b) trasmette copie certificate conformi del presente protocollo a tutti gli Stati che lo abbiano firmato o vi abbiano aderito.
3. Al momento dell'entrata in vigore del presente protocollo, il Segretario generale ne trasmette il testo al Segretariato delle Nazioni Unite per la registrazione e la pubblicazione in conformità dell'articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite.

ARTICOLO 25

Lingue

Il presente protocollo è redatto in un unico esemplare in lingua araba, cinese, inglese, francese, russa e spagnola, tutti i testi facenti ugualmente fede.

FATTO A LONDRA, il primo novembre duemiladue.

IN FEDE DI CHE i sottoscritti, debitamente autorizzati a tale scopo dai rispettivi governi, hanno firmato il presente protocollo.

Note esplicative:

1. La denominazione dello Stato può eventualmente contenere un riferimento all'autorità pubblica competente del paese nel quale il certificato è rilasciato.
2. Se l'importo totale della garanzia proviene da più fonti, occorre indicare l'importo di ciascuna di esse.
3. Se la garanzia è fornita sotto varie forme, è necessario specificarle.
4. Alla voce "durata della garanzia" occorre precisare la data in cui la garanzia prende effetto.
5. Alla voce "Indirizzo dell'assicuratore (degli assicuratori) e/o del garante (dei garanti)" occorre indicare la sede principale dell'assicuratore (degli assicuratori) e/o del garante (dei garanti). Se necessario, indicare la sede presso cui è stata stipulata l'assicurazione o concessa la garanzia.

SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

1. DENOMINAZIONE DELLA PROPOSTA:

Regolamento sui diritti dei passeggeri (“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”).

2. QUADRO ABM / ABB (Gestione per attività/Suddivisione per attività)

Settore: Energia e trasporti

Attività: Trasporto marittimo e fluviale, intermodalità.

3. LINEE DI BILANCIO

3.1 Linee di bilancio (linee operative e corrispondenti linee di assistenza tecnica e amministrativa (ex linee B e A) e loro denominazione: non pertinente.

3.2 Durata dell’azione e dell’incidenza finanziaria: non pertinente.

3.3 Caratteristiche di bilancio (aggiungere le righe necessarie): non pertinente.

Linea di bilancio	Tipo di spesa		Nuova	Partecipazione EFTA	Partecipazione di paesi candidati	Rubrica delle prospettive finanziarie
	SO/SNO	CD ¹ / CND ²				
	SO/SNO	SD/SND	Si/ No	Si/ No	Si/ No	n. [...]

¹ Stanziamenti dissociati (SD).

² Stanziamenti non dissociati (SND).

4. SINTESI DELLE RISORSE

4.1 Risorse finanziarie

4.1.1 Sintesi degli stanziamenti di impegno (SI) e degli stanziamenti di pagamento (SP)

Mio EUR (al terzo decimale)

Tipo di spesa	Sezione n.		Anno n	n +1	n + 2	n +3	n +4	n + 5 e segg.	Totale
---------------	------------	--	--------	------	-------	------	------	------------------	--------

Spese operative³

Stanziamenti di impegno (SI)	8.1	a	0	0	0	0	0	0	0
Stanziamenti di pagamento (SP)		b	0	0	0	0	0	0	0

Spese amministrative incluse nell'importo di riferimento⁴

Assistenza tecnica e amministrativa-ATA (SND)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	0
---	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

IMPORTO TOTALE DI RIFERIMENTO

Stanziamenti di impegno		a+c	0	0	0	0	0	0	0
Stanziamenti di pagamento		b+c	0	0	0	0	0	0	0

Spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento⁵

Risorse umane e spese connesse (SND)	8.2.5	d	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
Spese amministrative diverse dalle spese per risorse umane ed altre spese connesse, non incluse nell'importo di riferimento (SND)	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0

³ Spesa che non rientra nel Capitolo xx 01 del Titolo xx interessato.

⁴ Spesa che rientra nell'articolo xx 01 04 del Titolo xx.

⁵ Spesa che rientra nel Capitolo xx 01, ma non negli articoli xx 01 04 e xx 01 05.

Totale del costo indicativo dell'intervento

TOTALE SI comprensivo del costo delle risorse umane		a+c +d+ e	0	0	0	0	0	0	0
TOTALE SP comprensivo del costo delle risorse umane		b+c +d+ e	0	0	0	0	0	0	0

Cofinanziamento

La proposta legislativa non prevede il cofinanziamento degli Stati membri.

Mio EUR (al terzo decimale)

Organismo di cofinanziamento		Anno n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e segg.	Totale
..... ...	f	0	0	0	0	0	0	0
TOTALE SI comprensivo di cofinanziamento	a+c+d+e+f	0	0	0	0	0	0	0

4.1.2 Compatibilità con la programmazione finanziaria

- La proposta è compatibile con la programmazione finanziaria in vigore
- La proposta implica una riprogrammazione della corrispondente rubrica delle prospettive finanziarie
- La proposta può comportare l'applicazione delle disposizioni dell'Accordo interistituzionale⁶ (relative allo strumento di flessibilità o alla revisione delle prospettive finanziarie)

4.1.3 Incidenza finanziaria sulle entrate

- Nessuna incidenza finanziaria sulle entrate
- La proposta ha la seguente incidenza finanziaria sulle entrate:

NB: tutte le precisazioni ed osservazioni relative al metodo di calcolo dell'incidenza sulle entrate devono figurare in un allegato alla presente scheda finanziaria.

⁶ Punti 19 e 24 dell'Accordo interistituzionale.

Mio EUR (al terzo decimale)

Linea di bilancio		Entrate	Prima dell'azione [Anno n-1]	Situazione a seguito dell'azione						
				[Anno n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ⁷	
		a) Entrate in valore assoluto		0	0	0	0	0	0	0
		b) Variazione delle entrate	Δ	0	0	0	0	0	0	0

4.2 Risorse umane in equivalente tempo pieno (ETP), compresi funzionari, personale temporaneo e esterno – cfr. ripartizione al punto 8.2.1.

(La gestione è affidata al personale esistente)

Fabbisogno annuo	Anno n (2007*)	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e segg.
Totale risorse umane	0	0	0	0	0	0

5. CARATTERISTICHE E OBIETTIVI

5.1 Necessità dell'azione a breve e lungo termine

Il regolamento deve essere applicato in tempi brevi per far sì che i passeggeri possano beneficiare di un'adeguata protezione.

Il metodo proposto è duplice : da un lato gli Stati membri e la Comunità diventano parti contraenti della convenzione di Atene del 2002; dall'altro, la Comunità integra la convenzione di Atene del 2002 nel diritto comunitario.

È comunque evidente che l'armonizzazione dei regimi di responsabilità è un esercizio molto ambizioso. Da questo punto di vista il regime istituito dalla convenzione di Atene del 2002 funge da sistema di riferimento, anche se richiede alcuni adeguamenti indispensabili.

5.2 Valore aggiunto dell'intervento comunitario, coerenza ed eventuale sinergia con altri strumenti finanziari

Se la Comunità diventa parte contraente della convenzione di Atene del 2002 sarà possibile garantire un'interpretazione uniforme del protocollo da parte della Corte di giustizia, cosa che il diritto pubblico internazionale non consente di fare.

L'integrazione della convenzione di Atene del 2002 permetterà, inoltre, di estenderne i vantaggi al trasporto effettuato all'interno di ciascuno Stato membro e al trasporto per vie navigabili. La stessa strategia era già stata adottata nel settore aereo nel caso della convenzione di Montréal⁸.

⁷ Se la durata dell'azione supera i 6 anni, aggiungere alla tabella il numero necessario di colonne.

⁸ Regolamento (CE) n. 889/2002, già citato.

La Commissione coglie questa occasione per apportare qualche adeguamento al regime istituito dalla convenzione di Atene del 2002: un risarcimento equo delle attrezzature per le persone a mobilità ridotta, un anticipo dei pagamenti per tutti i passeggeri e l'obbligo d'informazione di questi ultimi.

5.3 Obiettivi e risultati attesi della proposta nel contesto della gestione del bilancio per attività (ABM) e relativi indicatori

L'obiettivo è garantire lo stesso quadro normativo in materia di responsabilità civile che chiarisca i diritti e gli obblighi dei passeggeri e dei vettori nell'ambito dell'Unione europea.

5.4 Modalità di attuazione (indicativa)⁹

Indicare di seguito la scelta delle modalità di attuazione:

- Gestione centralizzata***
 - diretta da parte della Commissione
 - indiretta, con delega a:
 - agenzie esecutive
 - organismi istituiti dalle Comunità a norma dell'articolo 185 del regolamento finanziario
 - organismi pubblici nazionali/organismi con funzioni di servizio pubblico
- Gestione concorrente o decentrata***
 - con Stati membri
 - con paesi terzi
- Gestione congiunta con organizzazioni internazionali (specificare)***

Osservazioni:

Non pertinente.

6. CONTROLLO E VALUTAZIONE

Il regolamento sarà applicato, ove necessario, dai tribunali nazionali.

L'Agenzia europea per la sicurezza marittima seguirà gli sviluppi dell'applicazione del regolamento da parte degli Stati membri.

⁹ Se sono indicate più modalità, fornire ulteriori informazioni alla voce "Osservazioni" della presente sezione.

6.1 Valutazione

6.1.1 Valutazione ex-ante

Segue una descrizione dell'incidenza potenziale dell'azione.

Incidenza sui passeggeri: è evidente che i passeggeri saranno i principali beneficiari dell'adozione del regolamento. Si sottolinea che i numerosi incontri con il comparto interessato non hanno permesso di concludere che l'aumento del livello di risarcimento rispetto alla situazione attuale avrà come conseguenza certa l'aumento del prezzo dei biglietti.

Incidenza sul comparto: gli interessi dei vari operatori convergono, nel settore marittimo, nella misura in cui i trasportatori (co-contraenti dei passeggeri) sono quasi sempre proprietari delle navi e le assicurazioni (*P&I clubs*) sono un'emanazione dei proprietari stessi. La semplice esecuzione della convenzione di Atene, senza altri adeguamenti, avrà un impatto sull'industria, che ha infatti espresso la propria preoccupazione riguardo agli importi previsti dalla convenzione e ritenuti troppo elevati. Il comparto sottolinea inoltre il fatto che la convenzione stessa dovrebbe essere modificata per tener conto dei rischi specifici connessi al terrorismo.

Incidenza sulle amministrazioni: gli Stati di bandiera e gli Stati di approdo sono interessati dal regolamento, perché devono istituire un sistema per il rilascio dei certificati sulla garanzia finanziaria e per la loro verifica. Tale onere amministrativo incombe già per quanto riguarda l'esecuzione della convenzione e sarà più rilevante con l'adozione degli adeguamenti previsti dalla Commissione.

6.1.2 Provvedimenti presi in seguito alla valutazione intermedia/ex-post (sulla base dell'esperienza acquisita in precedenti casi analoghi)

Non pertinente.

6.1.3 Modalità e periodicità delle valutazioni successive

Non pertinente.

7. MISURE ANTIFRODE

Non pertinente.

8. DETTAGLI SULLE RISORSE

8.1 Obiettivi della proposta in termini di costi finanziari: **non pertinente**

Stanziamenti di impegno in Mio EUR (al terzo decimale)

(Indicare gli obiettivi, le azioni e i risultati)	Tipo di risultato	Costo medio	Anno n		Anno n+1		Anno n+2		Anno n+3		Anno n+4		Anno n+5 e segg.		TOTALE	
			N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale								
Obiettivo operativo 1 ¹⁰																
...																
Azione 1																
- Risultato 1																
- Risultato 2																
Azione 2																
- Risultato 1																
Totale parziale Obiettivo 1																
Obiettivo operativo 2 ...																
Azione 1																
- Risultato 1																
Totale parziale Obiettivo 2																
Obiettivo operativo n ...																
Totale parziale Obiettivo n																
COSTO TOTALE																

¹⁰ Quale descritto nella sezione 5.3.

8.2 Spese amministrative

8.2.1 Risorse umane: numero e tipo

Tipo di posto		Personale da assegnare alla gestione dell'azione utilizzando risorse esistenti e/o supplementari (numero di posti/ETP)					
		Anno n	Anno n+1	Anno n+2	Anno n+3	Anno n+4	Anno n+5
Funzionari o agenti temporanei ¹¹ (XX 01 01)	A*/AD	0	0	0	0	0	0
	B*, C*/AST	0	0	0	0	0	0
Personale finanziato ¹² con l'art. XX 01 02		0	0	0	0	0	0
Altro personale finanziato ¹³ con l'art. XX 01 04/05		0	0	0	0	0	0
TOTALE		0	0	0	0	0	0

8.2.2 Descrizione delle mansioni derivanti dall'azione

Non pertinente.

8.2.3 Origine delle risorse umane (statutaria)

- Posti attualmente assegnati alla gestione del programma da sostituire o prolungare
- Posti pre-assegnati nell'ambito dell'esercizio APS/PPB (Strategia Politica Annuale/Progetto Preliminare di Bilancio) per l'anno n
- Posti da richiedere nella prossima procedura APS/PPB
- Posti da riassegnare usando le risorse esistenti nel servizio interessato (riassegnazione interna)
- Posti necessari per l'anno n ma non previsti nell'esercizio APS/PPB dell'anno considerato

¹¹ Il cui costo NON è incluso nell'importo di riferimento.

¹² Il cui costo è incluso nell'importo di riferimento.

¹³ Va fatto riferimento alla specifica scheda finanziaria relativa alle agenzie esecutive interessate.

8.2.4 Altre spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento

(XX 01 04/05 – Spese di gestione amministrativa)

Mio EUR (al terzo decimale)

Linea di bilancio (numero e denominazione)	Anno n	Anno n+1	Anno n+2	Anno n+3	Anno n+4	Anno n+5 e segg.	TOTALE
1. Assistenza tecnica e amministrativa (inclusi gli afferenti costi del personale)							0
Agenzie esecutive ¹⁴							0
Altra assistenza tecnica e amministrativa							0
- <i>intra muros</i>							0
- <i>extra muros</i>							0
Totale assistenza tecnica e amministrativa							0

8.2.5 Costi finanziari delle risorse umane e costi connessi non inclusi nell'importo di riferimento

Mio EUR (al terzo decimale)

Tipo di risorse umane	Anno n	Anno n+1	Anno n+2	Anno n+3	Anno n+4	Anno n+5 e segg.
Funzionari e agenti temporanei (XX 01 01)	0	0	0	0	0	0
Personale finanziato con l'art. XX 01 02 (ausiliari, END, agenti contrattuali, ecc.) (specificare la linea di bilancio)	0	0	0	0	0	0
Totale costi risorse umane e costi connessi (NON inclusi nell'importo di riferimento)	0	0	0	0	0	0

Calcolo – Funzionari e agenti temporanei

Non pertinente.

Calcolo – Personale finanziato con l'art. XX 01 02

Non pertinente.

¹⁴ Va fatto riferimento alla specifica scheda finanziaria relativa alle agenzie esecutive interessate.

8.2.6 Altre spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento

Mio EUR (al terzo decimale)

	Anno n	Anno n+1	Anno n+2	Anno n+3	Anno n+4	Anno n+5 e segg.	TOTALE
XX 01 02 11 01 – Missioni	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 – Riunioni e conferenze	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 – Comitati ¹⁵	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04 – Studi e consulenze	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 – Sistemi di informazione	0	0	0	0	0	0	0
2. Totale altre spese di gestione (XX 01 02 11)	0	0	0	0	0	0	0
3. Altre spese di natura amministrativa (specificare indicando la linea di bilancio)	0	0	0	0	0	0	0
Totale spese amministrative diverse dalle spese per risorse umane e altre spese connesse (NON incluse nell'importo di riferimento)	0	0	0	0	0	0	0

* nessuna incidenza sull'attuale bilancio stanziato per le missioni.

Calcolo – Altre spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento

Non pertinente.

¹⁵ Precisare il tipo di comitato e il gruppo cui appartiene.