



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 7 ottobre 2008
(OR. en/fr)**

13595/08

**Fascicolo interistituzionale:
2005/0242 (COD)**

**MAR 149
ENV 612
CODEC 1233**

RELAZIONE

del: COREPER

al: Consiglio

n. doc. prec.: 13436/08 MAR 145 ENV 595 CODEC 1195

n. prop. Comm.: 5907/06 MAR 10 CODEC 94 ENV 51

14486/07 MAR 86 ENV 567 CODEC 1152

Oggetto: Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla responsabilità civile ed alle garanzie finanziarie degli armatori

- Accordo politico

Introduzione

1. Il 2 febbraio 2006 la Commissione ha trasmesso al Consiglio e al Parlamento europeo la proposta di direttiva in oggetto. La proposta fa parte del terzo pacchetto sulla sicurezza marittima.

Il Parlamento europeo ha reso il suo parere in prima lettura il 29 marzo 2007.

Il Comitato economico e sociale europeo e il Comitato delle regioni hanno adottato il loro parere rispettivamente il 13 settembre 2006¹ e il 15 giugno 2006².

¹ GU C 318 del 23.12.2006.

² GU C 229 del 22.9.2006.

2. Il Consiglio ha tenuto un dibattito orientativo pubblico sulla proposta nella sessione del 7 aprile 2008. Nel corso del dibattito, tutti gli Stati membri hanno sottolineato l'importanza che attribuiscono al miglioramento della sicurezza marittima. Gli Stati membri hanno in particolare affermato di essere disposti ad adottare le misure necessarie per attuare le norme in materia di responsabilità degli armatori. Ciò nonostante, la maggior parte dei ministri ha dichiarato di essere dell'avviso che la proposta legislativa in questione non sia il mezzo più efficace per realizzare gli obiettivi che la proposta di direttiva si prefigge. In tale occasione, la presidenza slovena ha pertanto ritenuto che non vi fosse un sostegno politico sufficiente per poter lavorare in un prossimo futuro su tale proposta.

3. Nel settembre 2008 la presidenza francese ha sottoposto alle delegazioni una versione riveduta della proposta, basata sui lavori svolti durante la presidenza slovena e sulle osservazioni delle delegazioni. Fatta salva la loro posizione generale, tutte le delegazioni hanno proceduto a un esame approfondito del progetto di direttiva riveduto. Questo tiene conto delle preoccupazioni espresse dalle delegazioni, in particolare per quanto riguarda un eventuale trasferimento di competenze dagli Stati membri alla Comunità, un onere amministrativo eccessivo per le amministrazioni nazionali e l'azione diretta contro l'assicuratore. Sulla base di questo testo semplificato, si è potuta risolvere la maggior parte delle questioni tecniche.

Principali questioni esaminate dal Coreper

4. Il Coreper del 1° ottobre ha esaminato il testo modificato sottopostogli dal Gruppo, riuscendo a risolvere la maggior parte delle questioni in sospeso. Su alcuni punti sussistono riserve di talune delegazioni, che potrebbero essere sciolte al Consiglio del 9 e 10 ottobre³.

³ Le modifiche rispetto al documento precedente (doc. 13436/08) sono indicate con il **neretto/neretto** per il testo nuovo, con il ~~barrato~~ per il testo soppresso e con [...] per la soppressione di un intero considerando o articolo.

5. Definizione di armatore ("shipowner") - articolo 2, punto 2 (pag. 9)

La definizione di armatore riveste un ruolo importanza nel quadro della proposta di direttiva in questione in quanto determinerà il soggetto sul quale graveranno alcuni obblighi in materia di assicurazione. A questo proposito, la presidenza ha proposto di seguire alla lettera la definizione e il campo di applicazione della risoluzione IMO A.898(21).

Tuttavia, NL -che mantiene una riserva- e CY, rifacendosi alla definizione di "armatore" contenuta in talune convenzioni internazionali, ritengono necessario precisare che si tratta del proprietario registrato della nave ("*registered owner*"). CY propone altresì di aggiungere "o il noleggiatore a scafo nudo". A titolo di compromesso la presidenza propone una nuova formulazione.

6. Al Coreper del 1° ottobre ES, IT e SE hanno proposto di ampliare l'articolo 5, paragrafo 2 per consentire agli Stati membri d'imporre un'assicurazione agli armatori delle navi che non battono la loro bandiera fin dall'entrata nelle acque sotto la loro giurisdizione. In tale ottica la presidenza aveva proposto una formulazione facoltativa che apriva agli Stati membri la possibilità d'imporre tale obbligo alle navi in questione; la proposta aveva però suscitato riserve di alcuni Stati membri e dubbi circa la compatibilità con la convenzione UNCLOS e con il "passaggio inoffensivo" che essa tutela. In via di compromesso la presidenza ha proposto un nuovo testo che limita questa possibilità per gli Stati membri all'entrata nelle acque territoriali delle navi dirette a uno dei loro porti.

7. Ispezioni e conformità - articolo 5bis, paragrafo 2 (pag. 11)

DK vorrebbe sopprimere l'articolo 5bis, paragrafo 2, mentre UK auspica che sia soppressa almeno l'ultima frase del paragrafo. A parere di tali delegazioni, poiché le ispezioni in questione sono già effettuate nel quadro del regime di controllo da parte dello Stato di approdo (che rientra in un'altra proposta di direttiva del terzo pacchetto), siffatto sistema di sanzioni sarebbe superfluo e le disposizioni del paragrafo non farebbero altro che creare nuovi oneri amministrativi per le autorità nazionali competenti. La maggioranza delle delegazioni e la Commissione possono sostenere l'impostazione della presidenza.

8. Sanzioni - articolo 10 bis (pag. 13)

Alcune delegazioni (PT, MT e SI) hanno espresso dubbi sulla necessità di prevedere nella direttiva disposizioni in materia di sanzioni. Queste delegazioni ritengono che, poiché l'ispezione si effettua nel quadro del regime di controllo da parte dello Stato di approdo, tale sistema di sanzioni sia superfluo in questa direttiva. La presidenza, sostenuta dalla maggioranza delle delegazioni, ha precisato il testo per chiarire che l'articolo riguarda gli Stati membri in quanto Stati di bandiera.

Altre questioni in sospeso

9. In aggiunta alle questioni summenzionate, DE ha formulato una riserva d'esame sull'inserimento del termine "autoassicurazione" nella definizione di "assicurazione" (articolo 2, punto 4 a pag. 9) e MT ha segnalato di mantenere per il momento la riserva d'esame sul campo d'applicazione (articolo 3 a pag. 10).

10. Tutte le delegazioni e la Commissione mantengono una riserva generale sulla proposta, in particolare sulle modifiche introdotte al Coreper del 1° ottobre 2008. MT e UK mantengono altresì una riserva d'esame parlamentare sull'intero testo.

Conclusioni

11. La presidenza presenta il testo di compromesso accluso alla presente relazione affinché il Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni e energia" possa raggiungere un accordo politico nella sessione del 9 e 10 ottobre 2008. S'invita pertanto il Consiglio a indicare se può esprimere un accordo politico sul progetto di direttiva riportato nell'allegato.

Proposta di
DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
del [...]
sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi
(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 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) Uno degli elementi qualificanti della politica comunitaria dei trasporti marittimi consiste nell'innalzare la qualità [...] **del trasporto marittimo** mercantile responsabilizzando maggiormente tutti gli operatori economici.

¹ GU C [...] del [...], pag. [...].

² GU C [...] del [...], pag. [...].

³ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁴ GU C [...] del [...], pag. [...].

- (2) Misure dissuasive sono già state adottate con la direttiva 2005/35/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 settembre 2005, relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni per violazioni⁵.
- (3) [...]
- (4) Il [data dell'adozione della dichiarazione degli Stati membri] gli Stati membri hanno adottato una dichiarazione in cui riconoscevano unanimemente l'importanza dell'applicazione del protocollo del 1996 della convenzione del 1976 sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi (in prosieguo: "convenzione del 1996") da parte di tutti gli Stati membri.
- (5) [...]
- (6) L'obbligo dell'assicurazione dovrebbe assicurare una migliore protezione delle vittime. Esso contribuirà inoltre ad eliminare le navi obsolete e permettere di ripristinare la concorrenza tra gli operatori. Inoltre nella risoluzione A 898(21), l'Organizzazione marittima internazionale ha invitato gli Stati ad esortare gli armatori ad essere adeguatamente assicurati.
- (7) [...]
- (8) [...]
- (9) [...]
- (10) [...]

⁵ GU L 255 del 30.9.2005, pag. 11.

(11) Poiché gli obiettivi dell'azione prevista, cioè l'introduzione e l'attuazione di misure adeguate nel settore della politica del trasporto marittimo, non possono essere sufficientemente realizzati dagli Stati membri e possono dunque, a motivo della dimensione e degli effetti dell'azione, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può adottare misure secondo il principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Oggetto

La presente direttiva disciplina taluni aspetti degli obblighi cui sono soggetti gli armatori riguardo all'assicurazione per i crediti marittimi

Articolo 2

Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- 1) [...]
- (2) "armatore": il proprietario **registrato** di una nave marittima, o qualsiasi altra persona ~~fisica o~~ **giuridica**, **quale il noleggiatore a scafo nudo, che abbia assunto la responsabilità sia responsabile** della conduzione ~~di tale~~ **della** nave;
- 3) [...]
- 4) "assicurazione": l'assicurazione, con o senza franchigie, e comprensiva, per esempio, di assicurazione indennizzo del tipo attualmente fornito dai membri dell'International Group dei P&I Clubs e altre forme effettive di assicurazione (inclusa l'autoassicurazione) e garanzia finanziaria che offrano condizioni di copertura analoghe;
- 5) "convenzione del 1996": il testo consolidato della convenzione del 1976 relativa alla limitazione della responsabilità per i crediti marittimi, adottato sotto gli auspici dell'Organizzazione marittima internazionale, modificato dal protocollo del 1996;

Articolo 3

Campo di applicazione

1. [...]
2. La presente direttiva si applica alle navi di stazza lorda pari o superiore a 300 tonnellate.
3. La presente direttiva non si applica alle navi da guerra, alle navi da guerra ausiliarie o alle altre navi di proprietà o in gestione dello Stato impiegate per servizi pubblici a fini non commerciali.
4. La presente direttiva lascia impregiudicati i regimi ~~assicurativi applicabili ai crediti coperti~~ **stabiliti** dagli strumenti in vigore nello Stato membro interessato, che figurano nell'allegato I.

Articolo 4

Regime di responsabilità

[...]

Articolo 5

Assicurazione per i crediti marittimi

1. Ciascuno Stato membro prescrive che gli armatori delle navi battenti la sua bandiera stipolino un'assicurazione che copra dette navi.
2. Ciascuno Stato membro prescrive ~~che gli~~ **agli** armatori delle navi battenti bandiera di un **altro** paese ~~terzo stipolino~~ **di essere coperti da** un'assicurazione ~~qualora~~ **quando** dette navi entrano in un porto soggetto alla ~~sua~~ giurisdizione **dello Stato membro in questione. Ciascuno Stato membro può imporre la stessa condizione quando tali navi si trovano nelle sue acque territoriali, purché esse siano dirette a uno dei suoi porti.**

3. L'assicurazione summenzionata copre i crediti marittimi fatte salve le limitazioni di cui alla convenzione del 1996. L'importo dell'assicurazione per ciascuna nave per evento è pari all'importo massimo applicabile per la limitazione di responsabilità, **calcolato in funzione della stazza lorda della nave**, conformemente a quanto stabilito nella convenzione del 1996.

Articolo 5 bis

Ispezioni e conformità, espulsione dai porti e rifiuto di accesso ai porti

1. Ciascuno Stato membro provvede affinché ogni ispezione di una nave in un porto soggetto alla sua giurisdizione in conformità della direttiva 2008/.../CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del ..., [relativa al controllo da parte dello Stato di approdo], includa la verifica della presenza a bordo del certificato di cui all'articolo 7.
2. Se il certificato di cui all'articolo 7 non è a bordo, l'autorità competente può emanare un ordine di espulsione nei confronti della nave, che sarà notificato agli altri Stati membri, alla Commissione e allo Stato di bandiera interessato. **In conseguenza dell'emanazione di tale ordine di espulsione**, ciascuno Stato membro rifiuta l'accesso di detta nave ai suoi porti fino alla notificazione da parte dell'armatore del certificato di cui all'articolo 7.

Articolo 6

Garanzia finanziaria contro il rischio di abbandono dei marittimi

[...]

Articolo 7

Certificati di assicurazione

1. L'esistenza dell'assicurazione di cui all'articolo 5 è comprovata da uno o più certificati rilasciati dal suo fornitore e presenti a bordo della nave.
2. [...]
3. [...]

4. I certificati **rilasciati dal fornitore dell'assicurazione** recano le informazioni seguenti:
- a) nome della nave, numero IMO e porto di immatricolazione;
 - b) nome e luogo della sede principale dell'armatore;
 - c) tipo e durata dell'assicurazione;
 - d) nome e sede principale del fornitore dell'assicurazione e, se del caso, sede presso la quale l'assicurazione è stata stipulata.
 - e) [...]
5. Se la lingua impiegata nei certificati non è né l'inglese né il francese né lo spagnolo, il testo include una traduzione in una di queste lingue.

Articolo 8

Notifica del certificato di garanzia finanziaria

[...]

Articolo 9

Riconoscimento dei certificati di garanzia finanziaria e scambio di opinioni

[...]

Articolo 10

Azione diretta contro il prestatore della garanzia finanziaria per la responsabilità civile

[...]

Articolo 10 bis

Sanzioni

Ai fini dell'articolo 5, paragrafo 1, gli Stati membri stabiliscono il sistema di sanzioni applicabile in caso di violazione delle disposizioni nazionali adottate in attuazione della presente direttiva e adottano tutti i provvedimenti necessari per assicurarne l'applicazione. Le sanzioni previste sono effettive, proporzionate e dissuasive.

Articolo 11

Relazioni

Ogni tre anni la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione della presente direttiva.

Articolo 12

Comitato

[...]

Articolo 13

Attuazione

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 1° gennaio 2012.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della loro pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 14

Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 15

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì [...]

Per il Parlamento europeo

Il presidente

[...]

Per il Consiglio

Il presidente

[...]

ALLEGATO I DELL'ALLEGATO

- Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi del 1992.
- Convenzione internazionale del 1996 sulla responsabilità e l'indennizzo dei danni provocati dal trasporto in mare di sostanze nocive e potenzialmente pericolose (convenzione HNS).
- Convenzione internazionale del 2001 sulla responsabilità civile per i danni da inquinamento provocato dal carburante delle navi (convenzione "Bunker Oil").
- Convenzione internazionale di Nairobi del 2007 sulla rimozione dei relitti (convenzione "rimozione dei relitti").
- Regolamento (CE) n. XXX/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del ..., [relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente].

ALLEGATO II dell'ALLEGATO

[...]

[...]
