



**CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 29 ottobre 2007 (30.10)  
(OR. en)**

**14486/07**

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

**MAR 86  
ENV 567  
CODEC 1152**

**PROPOSTA**

---

Mittente:	Segretario Generale della Commissione europea
Data:	25 ottobre 2007
Oggetto:	Proposta modificata di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla responsabilità civile ed alle garanzie finanziarie degli armatori

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, la proposta della Commissione inviata con lettera del Signor Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, presso il Segretariato generale della Commissione europea, al Signor Javier SOLANA, Segretario Generale/Alto Rappresentante.

All.: COM(2007) 674 definitivo



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 24.10.2007  
COM(2007) 674 definitivo

2005/0242 (COD)

Proposta modificata di

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**relativa alla responsabilità civile ed alle garanzie finanziarie degli armatori**

(presentata dalla Commissione in applicazione dell'articolo 250, paragrafo 2 del trattato CE)

Proposta modificata di

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**relativa alla responsabilità civile ed alle garanzie finanziarie degli armatori**

**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

**1. STATO DELLA PROCEDURA**

La proposta – COM (2005) 593 - COD/2005/0242 - è stata adottata dalla Commissione il 23 novembre 2005 ed è stata trasmessa al Parlamento europeo ed al Consiglio il 30 gennaio 2006.

Il Comitato economico e sociale europeo ha adottato il proprio parere sulla proposta della Commissione il 13 settembre 2006.

Il Comitato delle regioni ha adottato il proprio parere sulla proposta della Commissione il 15 giugno 2006.

Il Parlamento europeo ha adottato 25 emendamenti in prima lettura il 29 marzo 2007.

**2. OBIETTIVO DELLA PROPOSTA**

Scopo della proposta è introdurre alcune norme comuni a tutti gli Stati membri in materia di responsabilità civile e di assicurazione degli armatori e definire nella sostanza delle norme che consentano di prevenire gli incidenti e di garantire il risarcimento dei danni.

La proposta è volta a recepire nel diritto comunitario

- la convenzione dell'organizzazione marittima internazionale (OMI) sulla limitazione di responsabilità degli armatori, nella versione del 1996,
- una risoluzione dell'OMI e dell'Organizzazione internazionale del lavoro sulle garanzie finanziarie contro il rischio di abbandono dei marittimi.

La proposta è inoltre volta ad istituire un sistema di assicurazione obbligatoria della responsabilità civile degli armatori sulla base di una risoluzione dell'OMI sull'assicurazione.

**3. OBIETTIVO DELLA PROPOSTA MODIFICATA**

La proposta modificata è volta ad adeguare la proposta originaria su alcuni punti suggeriti dal Parlamento europeo.

#### 4. OSSERVAZIONI RELATIVE AGLI EMENDAMENTI ADOTTATI DAL PARLAMENTO EUROPEO

##### 4.1 Emendamenti accettati dalla Commissione

La Commissione può accettare gli emendamenti 1, 2, 3, 4, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 22, 24 e 28.

##### 4.2 Emendamenti accolti dalla Commissione parzialmente o con riserva di riformulazione

Gli emendamenti 5, 21, 23, 26, 27

###### – Emendamento 5

L'ultima parte dell'emendamento è volta a descrivere la condotta che elimina la limitazione (comportamento con il quale l'armatore perde il diritto a limitare la propria responsabilità). Questa descrizione è tuttavia incompleta e deve dunque essere rivista perché risulti coerente con l'intero dispositivo della direttiva, cioè non soltanto con l'articolo 4, paragrafo 2bis (fondato sulla negligenza grave), ma anche con l'articolo 4, paragrafo 3 (fondato sulla colpa grave).

Considerando 5 bis (nuovo):

***"Per quanto riguarda le navi battenti bandiera di uno Stato parte contraente della convenzione del 1996, alle vittime che non fanno parte dell'attività di trasporto marittimo non si deve obiettare la limitazione di responsabilità della convenzione del 1996 allorché l'armatore all'origine dei danni non ha agito con la massima professionalità e doveva avere consapevolezza delle conseguenze in termini di danni della sua azione o della sua omissione. Per quanto riguarda le navi non battenti bandiera di uno Stato parte contraente della convenzione del 1996, alle vittime che non fanno parte dell'attività di trasporto marittimo non si deve obiettare la limitazione di responsabilità della convenzione del 1996 allorché l'armatore all'origine dei danni ha commesso una colpa grave. "***

###### – Emendamento 21

L'emendamento è volto a descrivere il contenuto della risoluzione A 930(22) dell'OMI. Tuttavia la descrizione non è completa e dovrebbe menzionare anche il pagamento degli arretrati di salario.

Articolo 6, primo comma:

"Ciascuno Stato membro provvede affinché ogni armatore di una nave battente la sua bandiera stipuli una garanzia finanziaria al fine di tutelare i marittimi impiegati a qualsiasi titolo a bordo della nave contro il rischio d'abbandono in conformità con la risoluzione A 930(22) dell'OMI, in modo da coprire spese di sistemazione, assistenza medica e rimpatrio e pagare gli arretrati di salario."

– Emendamenti 23, 26 e 27

Questi tre emendamenti riguardano l'istituzione di un ufficio comunitario incaricato di gestire i certificati di garanzia finanziaria.

Potrebbe essere legittimo cercare di centralizzare a livello europeo la gestione dei certificati di garanzia finanziaria, sia per ridurre l'onere a carico degli Stati membri che per garantire l'omogeneità delle procedure. Ma la creazione di un ufficio del genere avrà delle conseguenze a livello amministrativo e finanziario che andranno valutate. Per questo motivo la Commissione desidererebbe esaminare in modo più approfondito un'iniziativa in tal senso.

In tale contesto, un'opzione potrebbe essere quella di non istituire un nuovo ufficio, ma di affidare i compiti in questione all'Agenzia europea per la sicurezza marittima, mettendo in evidenza le conseguenze che ne deriverebbero per l'agenzia stessa a livello istituzionale e finanziario.

Nuovo considerando:

"Potrebbe essere opportuno che in futuro la gestione dei certificati di garanzia finanziaria fosse centralizzata a livello europeo. L'Agenzia europea per la sicurezza marittima potrebbe essere chiamata a svolgere un ruolo in tal senso. Sarà tuttavia necessario individuare prima con precisione le conseguenze che ne deriverebbero per l'Agenzia a livello istituzionale e finanziario."

#### **4.3. Emendamenti non accettati dalla Commissione**

Gli emendamenti 7 e 25 non possono essere accettati dalla Commissione

#### **5. PROPOSTA MODIFICATA**

Visto l'articolo 250, paragrafo 2, del trattato CE, la Commissione modifica la propria proposta come sopra indicato.