



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 23.11.2005
COM(2005) 593 definitivo

2005/0242 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativa alla responsabilità civile ed alle garanzie finanziarie degli armatori

(presentata dalla Commissione)

{SEC(2005) 1517}

RELAZIONE

1) **Contesto della proposta**

• **Motivazione e obiettivi della proposta**

I problemi relativi alla responsabilità degli operatori della catena del trasporto marittimo stanno assumendo un ruolo centrale nella politica comunitaria dei trasporti marittimi. Questa tendenza è confermata dalle seguenti iniziative legislative:

- La Comunità europea si è recentemente dotata di un regime di responsabilità amministrativa e penale per le infrazioni dovute all'inquinamento provocato dalle navi (direttiva 2005/35/CE, GU dell'UE L 255 del 30.9.2005, pag. 11). Il dispositivo sanzionatorio, che si fonda sulla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, intende responsabilizzare maggiormente tutti gli elementi della catena del trasporto marittimo, rafforzando il dispositivo istituito dalla Convenzione dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) per la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (convenzione MARPOL).
- Il Parlamento europeo e il Consiglio stanno esaminando – nell'ambito del presente pacchetto normativo – una proposta di regolamento sulla responsabilità civile dei trasportatori di passeggeri per mare. La proposta intende recepire nel diritto comunitario il protocollo del 2002 della Convenzione di Atene relativa al trasporto per mare dei passeggeri e dei loro bagagli; il protocollo – va ricordato – è stato adottato sotto gli auspici dell'IMO. Parallelamente all'adozione della citata proposta, la Comunità e gli Stati membri dovrebbero poter aderire a tale protocollo.

La proposta di direttiva che qui si presenta completa questo dispositivo. Sua finalità è istituire a livello di Unione europea un regime di responsabilità civile per gli armatori delle navi (categoria che ricomprende tutti i soggetti responsabili dell'utilizzo commerciale di una nave) in caso di danni causati ai terzi.

Nel presentare questa proposta la Commissione risponde alle preoccupazioni espresse sia dal Parlamento europeo che dal Consiglio europeo, nonché dal Consiglio dei ministri.

Il 21 marzo 2004 il Parlamento europeo ha invocato “una politica europea del mare, globale e coerente, destinata a creare uno spazio europeo della sicurezza marittima [fondato] in particolare sulla (...) istituzione di un regime di responsabilità esteso a tutta la catena del trasporto marittimo (...)”.

Il 21 marzo 2003 il Consiglio europeo ha chiesto che la responsabilità degli operatori marittimi venisse estesa nel contesto dei lavori sulla revisione eventuale del sistema internazionale di risarcimento per i danni dovuti all'inquinamento da idrocarburi.

Il 20 dicembre 2000 il Consiglio dei ministri responsabili dei Trasporti ha approvato proprie conclusioni sulla sicurezza marittima invitando gli Stati membri “a prendere in considerazione la modifica delle norme attualmente in vigore allo scopo di impegnare la responsabilità di altri soggetti responsabili diversi dagli armatori delle navi e a prendere in considerazione l'introduzione di una responsabilità illimitata

degli armatori in caso di inosservanza grave o deliberata dei loro obblighi in materia di sicurezza.”

- **Contesto generale**

Con riguardo alla responsabilità civile degli armatori sono state adottate varie convenzioni internazionali.

Tutte queste convenzioni presentano peraltro dei limiti, a cominciare dal fatto che, per la maggior parte, non sono entrate in vigore; inoltre, quelle che sono entrate in vigore sono applicate solo da alcuni paesi e non da altri.

Ma sono soprattutto le norme sostanziali di queste convenzioni che non risultano soddisfacenti, visto che non contribuiscono realmente né a prevenire i danni né a garantirne il risarcimento.

- Sul piano della prevenzione dei danni

I regimi internazionali in vigore hanno effetti modesti sul piano della prevenzione e della dissuasione, limitandosi infatti a sancire un principio tradizionale nel diritto marittimo: la quasi assoluta limitazione della responsabilità degli operatori.

Tutte queste convenzioni riconoscono agli armatori il diritto di limitare la propria responsabilità: questo diritto viene meno solamente quando sia provato che il danno è conseguenza di atti o omissioni commessi con l'intenzione di provocare tale danno, ovvero commessi per negligenza e con la consapevolezza che un danno siffatto ne sarebbe probabilmente risultato.

Nella comunicazione ERIKA II la Commissione aveva analizzato le implicazioni di un comportamento che faccia venir meno la limitazione della responsabilità ed aveva proposto di modificarne la definizione in occasione della revisione di una delle suddette Convenzioni internazionali.

A parere della Commissione “La colpa, o persino la colpa grave, del proprietario non soddisfa [...] tale criterio. Ne consegue che nella maggior parte dei casi è estremamente difficile contestare il diritto in causa. (...) Il diritto degli armatori delle navi di limitare la propria responsabilità è quindi praticamente inoppugnabile. (...) La responsabilità illimitata deve poter essere invocata almeno nel caso di comprovata colpa grave dell'armatore della nave. In tal modo si garantirebbe una più stretta corrispondenza tra il comportamento dell'armatore e la responsabilità che ne può derivare, ottenendo pertanto un effetto al tempo stesso preventivo e repressivo”.

Oggi giorno la legittimità della norma limitatrice della responsabilità è contestata da più parti. Un esempio che si può trovare al di fuori del trasporto navale è dato dall'adozione, nella primavera 2004, della direttiva comunitaria sulla responsabilità ambientale, la quale stabilisce il principio della responsabilità illimitata degli operatori (direttiva 2004/35/CE, GU L 143 del 30.4.2004, pag. 56).

– Sul piano del risarcimento dei danni

Dinanzi ad una normativa che istituisce un regime di responsabilità, certi armatori potrebbero essere tentati di “organizzare” una insolvenza fittizia. Nel settore del trasporto marittimo non esiste peraltro un obbligo generale di copertura assicurativa.

Per salvaguardare gli interessi delle vittime è quindi opportuno, in modo particolare, rendere obbligatoria la copertura assicurativa e, come minimo, esigere che l’armatore sottoscriva una garanzia finanziaria. Quest’obbligo concorrerebbe inoltre ad innalzare il livello di qualità della marina mercantile (dato che gli assicuratori dovrebbero, di norma, essere indotti a tener ben distinte le navi non conformi alle norme dalle altre navi) e ripristinerebbe la concorrenza tra operatori (al riguardo, si ritiene che le navi non coperte da una polizza assicurativa siano il 5% della flotta mondiale).

Le considerazioni che precedono hanno portato all’elaborazione di alcune convenzioni internazionali applicabili in determinate categorie di inquinamenti, le quali impongono agli armatori delle navi l’obbligo di stipulare garanzie finanziarie (è il caso della convenzione del 1992 sulla responsabilità civile per i danni provocati dall’inquinamento da idrocarburi e della convenzione del 1996 sulla responsabilità e l’indennizzo dei danni inerenti al trasporto in mare di sostanze nocive e potenzialmente pericolose, nonché della convenzione del 2001 sulla RC per i danni da inquinamento provocato dal carburante delle navi (Convenzione “Bunker oil”). Va notato che le convenzioni del 1996 e del 2001 non sono ancora entrate in vigore). Al di fuori dei settori disciplinati da queste convenzioni non esiste in materia alcuna normativa internazionale vincolante. Va però ricordato che l’IMO ha adottato, nel 1999, propri orientamenti che raccomandano agli armatori delle navi di stipulare un’assicurazione della responsabilità civile. È da sottolineare, poi, che diversi paesi terzi hanno istituito un regime di assicurazione obbligatoria.

Le garanzie finanziarie accordate agli armatori sono soggette a determinati limiti di spesa, al di là dei quali è lo stesso armatore che deve farsi carico del risarcimento delle vittime. La Commissione ritiene che abbassando i limiti della responsabilità civile si darebbe una spinta decisiva ad una maggiore considerazione dei rischi inerenti all’attività armatoriale e che, da questo punto di vista, si contribuirebbe a responsabilizzare maggiormente gli operatori.

Per aggiornare le citate convenzioni internazionali alle mutate esigenze è necessaria la loro revisione. È già in atto un procedimento di revisione delle convenzioni del 1992 sulla responsabilità civile e l’indennizzo dei danni provocati dall’inquinamento da idrocarburi. È intenzione della Commissione operare affinché questa convenzione venga modificata in senso migliorativo, ad esempio introducendo una norma che sopprima la limitazione della responsabilità civile.

Non esiste invece, per il momento, la possibilità di aggiornare in un prossimo avvenire le altre convenzioni internazionali vigenti in materia. Per questo motivo la Commissione propone di seguire un approccio pragmatico che comprende due tappe.

In un primo tempo si propone che tutti gli Stati membri diventino parti della convenzione “orizzontale” sulla responsabilità civile per il trasporto marittimo, cioè della convenzione del 1996 sulla limitazione della responsabilità per le

rivendicazioni marittime. La direttiva intende inoltre recepire la suddetta convenzione nel diritto comunitario in modo da garantire l'effettiva e uniforme attuazione in tutta l'UE. Per di più, la Commissione suggerisce di far uso di una possibilità offerta dalla convenzione del 1996 che permette di incitare i paesi terzi a diventare parti contraenti della Convenzione. Va notato che, parallelamente a questa direttiva, gli Stati membri si accingono a diventare parti delle già citate convenzioni sulle sostanze tossiche e sugli idrocarburi di stiva.

In un secondo tempo la Commissione chiederà al Consiglio il mandato per negoziare in sede IMO una revisione della convenzione del 1996 allo scopo di modificare il meccanismo in base al quale l'armatore perde il diritto di limitare la sua responsabilità. Questa futura iniziativa complementare della Commissione si baserà sulla previa consultazione degli ambienti interessati e su un'analisi approfondita delle implicazioni economiche della questione e terrà conto degli sviluppi verificatisi nel settore dei trasporti internazionali.

- **Disposizioni vigenti nel settore oggetto della proposta**

Il settore oggetto della proposta non è disciplinato da disposizioni particolari.

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

La proposta fa parte di un pacchetto di misure intese a rafforzare la sicurezza marittima dell'UE in linea con la priorità "sicurezza" del programma strategico annuale della Commissione. La proposta contribuirà a proteggere l'ambiente, responsabilizzando in maggior misura i potenziali autori del danno. La proposta mira inoltre a migliorare le condizioni di vita e di lavoro della gente di mare.

2) **Consultazione delle parti interessate e valutazione dell'impatto**

- **Consultazione delle parti interessate**

Metodi di consultazione, principali settori interessati e profilo generale di quanti hanno risposto

Nella preparazione di questo nuovo pacchetto legislativo la Commissione ha organizzato (nel maggio 2004 e nel febbraio 2005) due tornate di riunioni per consultare i rappresentanti degli Stati membri e i vari settori dell'industria marittima (compresi i rappresentanti della gente di mare) presentando nei suoi documenti di lavoro un questionario dettagliato sulle iniziative prospettabili. La Commissione ha anche ricevuto numerose osservazioni scritte in risposta al questionario.

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

Per quanto riguarda la soppressione ovvero l'abbassamento del limite della responsabilità civile, i rappresentanti dell'industria marittima hanno sostenuto l'opportunità di proseguire il dibattito in corso a livello internazionale nel contesto della probabile revisione delle convenzioni del 1992 sulla responsabilità civile e sull'indennizzo dei danni provocati dall'inquinamento da idrocarburi.

Per quanto attiene l'assicurazione obbligatoria, i rappresentanti del settore hanno espresso opinioni divergenti. I rappresentanti degli armatori hanno accolto

l'iniziativa della Commissione con scetticismo. I rappresentanti degli assicuratori hanno invece espresso interesse per l'iniziativa. I rappresentanti della gente di mare hanno accolto con favore l'obbligo di assicurazione per i danni causati ai terzi nonché per il rimpatrio dei marittimi in caso di abbandono.

- **Ricorso a pareri di esperti**

Non è stato necessario consultare esperti esterni.

- **Valutazione d'impatto**

Le due opzioni sono le seguenti:

- promuovere l'attuazione delle convenzioni internazionali. La lentezza dei procedimenti nazionali di ratifica suscita tuttavia varie incertezze sulla data di entrata in vigore di queste convenzioni, come pure sul loro campo di applicazione geografico. La presente direttiva costituirebbe lo strumento vincolante adeguato che garantirebbe l'entrata in vigore rapida ed uniforme di queste convenzioni in tutta l'UE. Inoltre, per quanto attiene le norme sostanziali, la direttiva dovrebbe offrire a medio termine tutte le possibilità di ammodernare il diritto della responsabilità civile nel settore marittimo;
- istituire un regime comunitario adeguato, con l'abbassamento ovvero la soppressione dei limiti di responsabilità civile e con l'imposizione dell'obbligo di assicurazione agli armatori. Le conseguenze di questa seconda opzione sono le seguenti:

Per quanto riguarda l'abbassamento o la soppressione del limite, saranno interessati soltanto gli armatori che hanno commesso una negligenza grave; da ciò trarranno il massimo beneficio gli armatori che, al contrario, si preoccupano di rispettare le norme di sicurezza: costoro continueranno a beneficiare del regime che instaura un limite alla loro responsabilità. Va peraltro notato che l'istituzione di un sistema di assicurazione obbligatoria concorre all'obiettivo della messa al bando delle navi non a norma; un altro contributo in questo senso verrà dall'applicazione di altri provvedimenti contenuti nel nuovo pacchetto legislativo. Sotto questo profilo si può legittimamente ritenere che il rischio al quale saranno esposte le compagnie di assicurazione non aumenterà.

È opportuno ricordare che la linea di azione qui descritta presuppone che gli Stati membri che sono parti contraenti della convenzione del 1996 denuncino questo strumento in tempo utile e comunque prima che scada il termine per l'attuazione della presente direttiva.

Per quanto riguarda l'assicurazione obbligatoria, la grande maggioranza degli armatori che già sottoscrivono una polizza di assicurazione RC per i danni provocati dalle loro navi, trarranno vantaggio dal nuovo regime in quanto verranno ad operare in un mercato nel quale la concorrenza non sarà falsata dal comportamento di taluni operatori poco scrupolosi che invece non provvedono alla copertura assicurativa.

Sul piano pratico, gli armatori dovranno osservare le procedure in tema di rilascio e, successivamente, di notificazione della presenza di certificati a bordo delle loro navi.

L'equipaggio beneficerà inoltre della protezione rappresentata dalla garanzia finanziaria del rimpatrio dei marinai.

La situazione di coloro che subiscono un danno provocato da una nave e che chiedono il risarcimento al proprietario di questa (persone fisiche, operatori, soggetti di diritto pubblico) migliorerà sicuramente grazie al nuovo meccanismo che abbassa ovvero sopprime il limite di responsabilità e istituisce l'assicurazione obbligatoria. Anche l'introduzione di un ricorso diretto da parte del danneggiato garantisce un miglioramento della loro situazione giuridica.

Le amministrazioni (Stato della bandiera e Stato di approdo) sono interessate dalla proposta in quanto dovranno istituire un sistema per il rilascio di certificati di garanzia finanziaria e per la verifica di tali certificati. Al riguardo va notato che questo è un obbligo che è imposto attualmente negli Stati membri ma limitatamente al solo naviglio cisterniero che trasporta idrocarburi pesanti.

La Commissione ha effettuato un'analisi sull'impatto delle misure del terzo pacchetto, che si trova nel programma legislativo e di lavoro della Commissione, disponibile sul sito seguente:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/impact/index_en.htm.

3) Elementi giuridici della proposta

• Sintesi dell'azione proposta

La presente proposta di direttiva intende istituire norme rafforzate in materia di responsabilità applicabili a tutte le navi, che daranno un autentico contributo alla prevenzione dei danni provocati dalle navi e ne garantiranno il risarcimento.

La Commissione propone che tutti gli Stati membri ratifichino la Convenzione del 1996 sulla limitazione della responsabilità in materia di rivendicazioni marittime il più rapidamente possibile e comunque prima che scada il termine previsto per l'attuazione della presente direttiva. Propone inoltre di recepire le disposizioni di questa convenzione nel diritto comunitario. La proposta prevede inoltre che le navi battenti la bandiera di uno Stato che non è parte contraente della suddetta convenzione siano oggetto di un regime rafforzato di responsabilità, nel quale la grave negligenza è considerata un comportamento che fa venir meno la limitazione della responsabilità. Questa impostazione è in armonia con l'articolo 15, paragrafo 1 della Convenzione e costituirà un ulteriore incentivo, sul piano mondiale, ad aderire al citato strumento.

Oltre a ciò, per meglio tutelare gli interessi delle vittime di incidenti, la Commissione ritiene necessario completare le disposizioni sulla responsabilità istituendo un sistema di garanzia finanziaria obbligatoria per i proprietari delle navi. La proposta precisa sia l'ampiezza sia le modalità con cui l'obbligo di garanzia finanziaria viene realizzato. È previsto infatti che, per tener conto di un eventuale abbassamento o eliminazione del limite di responsabilità, la garanzia finanziaria corrisponde a un importo pari al doppio dei massimali fissati dalla citata convenzione del 1996. Inoltre, la proposta istituisce un sistema di notifiche della presenza, a bordo delle navi, di certificati di garanzia finanziaria, quando tali navi entrano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri.

Inoltre, la proposta istituisce l'obbligo specifico di garanzia finanziaria per coprire le spese relative al rimpatrio della gente di mare in caso di abbandono.

Infine, cinque anni dopo l'entrata in vigore della direttiva, la Commissione presenterà al Parlamento europeo e al Consiglio un rapporto sull'esperienza acquisita attraverso la sua applicazione.

- **Base giuridica**

Articoli 80, paragrafo 2 del trattato CE

- **Principio di sussidiarietà**

Il principio di sussidiarietà si applica nella misura in cui la proposta non riguarda un settore che rientra nella competenza esclusiva della Comunità.

Gli Stati membri non possono realizzare in maniera sufficiente gli obiettivi della proposta per i motivi che seguono.

A norma del diritto del mare, uno Stato può, in linea di massima, applicare la propria normativa soltanto al naviglio battente la sua bandiera e al naviglio che entra in uno dei suoi porti.

Inoltre, sono evidenti i grossi svantaggi che scaturiscono dalla moltiplicazione di normative nazionali divergenti per un'industria marittima la cui attività assume dimensioni globali. Proprio per questo motivo gli Stati membri dell'UE si sono ben presto resi conto di avere interesse ad agire in modo concertato sul piano internazionale e sul piano regionale.

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

Le iniziative comunitarie al livello dell'IMO non hanno l'efficacia voluta. Infatti le convenzioni adottate non sono supportate da un sistema di controllo sulla loro effettiva attuazione da parte dei paesi contraenti né da meccanismi che garantiscano una loro interpretazione uniforme. Inoltre, le convenzioni si propongono obbiettivi di un livello che non corrisponde alle aspettative attuali dei cittadini e non sempre segue gli orientamenti più recenti del diritto.

La linea strategica che sottende la presente proposta consiste quindi nell'istituire un inquadramento giuridico nuovo ed uniforme in tutta l'Unione europea idoneo a dare piena efficacia ai principi riconosciuti sul piano internazionale pur apportandovi i necessari adeguamenti.

L'adozione di questo quadro normativo consentirà di coordinare le attuali legislazioni nazionali su alcuni aspetti essenziali, come l'abbassamento della soglia della responsabilità civile e l'assicurazione obbligatoria.

La proposta rispetta pertanto il principio di sussidiarietà.

- **Principio di proporzionalità**

La proposta è in linea con il principio di proporzionalità per i seguenti motivi:

Il dispositivo minimale istituito sul piano comunitario si raccorda con le normative nazionali sulla responsabilità civile. Con riferimento all'assicurazione obbligatoria, le modalità di rilascio dei certificati non sono armonizzate, ma potrebbero essere armonizzate, se necessario, tramite la procedura del comitato.

Il principale onere amministrativo che graverà sulle autorità nazionali in sede di applicazione della presente direttiva consiste nel rilascio e nel controllo dei certificati assicurativi. È proprio su questo sistema di certificazione che si fonda in parte l'economia della proposta.

- **Scelta degli strumenti**

Strumento proposto: direttiva.

Altri strumenti non sarebbero adeguati per i seguenti motivi:

La direttiva è lo strumento più adeguato per stabilire le norme fondamentali del nuovo inquadramento normativo; tali norme saranno successivamente attuate tramite leggi e regolamenti nazionali.

4) **Incidenza sul bilancio**

La proposta non ha alcuna incidenza sul bilancio della Comunità.

5) **Ulteriori informazioni**

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

La proposta contiene una clausola di revisione.

- **Tavola di concordanza**

Gli Stati membri sono tenuti a comunicare alla Commissione il testo delle disposizioni nazionali di attuazione della direttiva, nonché una tavola di concordanza tra queste ultime e la direttiva.

- **Spazio Economico Europeo**

Questo progetto di atto rientra in un settore disciplinato dall'accordo SEE e occorre pertanto estenderlo allo Spazio Economico Europeo.

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del [...]

relativa alla responsabilità civile ed alle garanzie finanziarie degli armatori

(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 della marina mercantile responsabilizzando maggiormente tutti gli operatori economici.
- (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, integrata dalla decisione quadro 2005/667/JAI del Consiglio, del 12 luglio 2005, intesa a rafforzare la cornice penale per la repressione dell'inquinamento provocato dalle navi⁶
- (3) Il regime internazionale relativo alla responsabilità civile ed al risarcimento dei danni per inquinamento da idrocarburi deve essere migliorato inducendo gli operatori della filiera del trasporto marittimo a provvedere affinché gli idrocarburi siano trasportati esclusivamente a bordo di petroliere di qualità ineccepibile.

¹ GU C [...] del [...], pag. [...].

² GU C [...] del [...], pag. [...].

³ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁴ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁵ GU L 255 del 30.9.2005, pag. 11.

⁶ GU L 255 del 30.9.2005, pag. 164.

- (4) È opportuno che il testo coordinato del protocollo del 1996 e della convenzione del 1976 sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi (denominato nel prosieguo: “convenzione del 1996”) sia ratificato da tutti gli Stati membri e da un numero elevato di paesi terzi.
- (5) Le disposizioni della convenzione del 1996 devono essere recepite integralmente nel diritto comunitario ai fini di un’attuazione piena e uniforme della convenzione stessa nell’Unione europea. Il regime comunitario della responsabilità civile deve consentire agli armatori di limitare la loro responsabilità entro i massimali stabiliti dalla convenzione ed in conformità con le sue disposizioni.
- (6) L’obbligo della garanzia finanziaria deve assicurare una migliore protezione dei danneggiati. Esso deve inoltre contribuire ad eliminare le navi obsolete e permettere di ripristinare la concorrenza tra gli operatori. Tale obbligo è un complemento indispensabile della convenzione del 1996. Nella sua risoluzione A 898(21), l’Organizzazione marittima internazionale ha raccomandato agli Stati di istituire l’obbligo della garanzia finanziaria. Il livello della copertura assicurativa deve consentire di far fronte a situazioni nelle quali i massimali stabiliti dalla convenzione del 1996 risultino insufficienti, senza tuttavia imporre un onere sproporzionato agli operatori del settore.
- (7) Devono essere adottate misure particolari a tutela dei marittimi contro il rischio di abbandono, facendo riferimento alla risoluzione A 930(22) dell’Organizzazione marittima internazionale.
- (8) Gli elementi essenziali del sistema di protezione istituito dalla presente direttiva devono consistere nel rilascio di certificati attestanti l’esistenza della garanzia finanziaria, nella notifica di tali certificati, nel loro riconoscimento reciproco fra Stati membri e nella possibilità, per i danneggiati che richiedano il risarcimento, di escutere la garanzia finanziaria.
- (9) L’Agenzia europea per la sicurezza marittima, istituita dal regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio⁷ deve fornire l’assistenza necessaria per l’attuazione della presente direttiva.
- (10) Le misure necessarie per l’attuazione della presente direttiva sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l’esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione⁸.
- (11) Poiché lo scopo dell’intervento prospettato, ossia l’introduzione di norme armonizzate sulla responsabilità civile e sulle garanzie finanziarie degli armatori al fine di aumentare la qualità dei trasporti marittimi, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque, a causa delle dimensioni e degli effetti dell’intervento, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall’articolo 5 del trattato. La

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).

⁸ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale scopo 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 di responsabilità civile cui sono soggetti gli operatori della filiera del trasporto marittimo e prevede un'adeguata protezione finanziaria dei marittimi contro il rischio di abbandono.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- 1) “nave”: qualsiasi imbarcazione marittima utilizzata in ambiente marino, qualunque ne sia il tipo o la bandiera, ed in particolare gli aliscafi, i veicoli su cuscino d’aria, i sommergibili ed i natanti;
- 2) “armatore”: il proprietario della nave o qualsiasi persona fisica o giuridica, in particolare il gerente, il locatario o il noleggiatore, che dal proprietario abbia assunto la responsabilità dell’esercizio della nave impegnandosi ad assolvere i correlativi compiti ed obblighi;
- 3) “responsabilità civile”: la responsabilità per i crediti soggetti ai limiti di cui all’articolo 2 della Convenzione del 1996, ad esclusione dei crediti disciplinati dal regolamento (CE) n. .../2006 del Parlamento europeo e del Consiglio [sulla responsabilità dei trasportatori di passeggeri per mare e per via navigabile in caso di sinistro]⁹;
- 4) “garanzia finanziaria”: qualsiasi garanzia finanziaria, in particolare l’assicurazione e la fideiussione di banche o istituzione finanziarie analoghe;
- 5) “convenzione del 1996”: il testo coordinato della convenzione del 1976 relativa alla limitazione della responsabilità per i crediti marittimi, adottata sotto gli auspici dell’Organizzazione marittima internazionale, e del protocollo del 1996;
- 6) “risoluzione 930(22) dell’IMO”: la risoluzione dell’assemblea dell’Organizzazione marittima internazionale e del consiglio d’amministrazione dell’Ufficio internazionale del lavoro, recante il titolo “*direttive per la prestazione di garanzie finanziarie contro il rischio d’abbandono dei marittimi*”.

⁹ GU C [...] del [...], pag. [...].

Articolo 3

Campo di applicazione

1. La presente direttiva si applica, conformemente al diritto internazionale, alle zone marittime soggette alla giurisdizione degli Stati membri.
2. La presente direttiva si applica alle navi di stazza lorda pari o superiore a 300 tonnellate, ad eccezione del regime di responsabilità di cui all'articolo 4, il quale si applica a tutte le navi.
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 impregiudicata l'applicazione, in ciascuno Stato membro, delle convenzioni indicate nell'allegato I.

Articolo 4

Regime di responsabilità

1. Gli Stati membri aderiscono alla Convenzione del 1996 non appena possibile e comunque prima della data indicata all'articolo 13 della presente direttiva.
2. Gli Stati membri determinano il regime della responsabilità civile degli armatori e provvedono affinché il diritto degli armatori a limitare la responsabilità sia disciplinato da tutte le disposizioni della convenzione del 1996.
3. Gli Stati membri provvedono a norma dell'articolo 15 della convenzione del 1996 affinché l'articolo 4 della stessa, concernente l'esclusione della limitazione della responsabilità, non si applichi alle navi battenti bandiera di uno Stato non contraente della convenzione. In tal caso il regime di responsabilità civile istituito dagli Stati membri ai sensi della presente direttiva deve prevedere che l'armatore decada dal diritto di limitare la propria responsabilità quando il danno derivi da atti o omissioni da esso commessi con dolo o con colpa grave.

Articolo 5

Garanzia finanziaria per la responsabilità civile

Ciascuno Stato membro provvede affinché ogni armatore di una nave battente la sua bandiera stipuli una garanzia finanziaria per la responsabilità civile. Il limite di tale garanzia non deve essere inferiore al doppio del massimale determinato in base alla convenzione del 1996.

Ciascuno Stato membro provvede affinché ogni armatore di una nave battente bandiera di un paese terzo stipuli una garanzia finanziaria a norma del primo comma, qualora la nave entri nella sua zona economica esclusiva o in una zona equivalente. La garanzia finanziaria dev'essere valida almeno per tre mesi dalla data da cui è richiesta.

Articolo 6

Garanzia finanziaria contro il rischio di abbandono dei marittimi

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'IMO.

Ciascuno Stato membro provvede affinché ogni armatore di una nave battente bandiera di un paese terzo stipuli una garanzia finanziaria ai sensi del primo comma, qualora la nave entri in un porto o in un terminale marittimo soggetto alla sua giurisdizione o getti l'ancora in una zona soggetta alla sua giurisdizione.

Gli Stati membri provvedono affinché il sistema di garanzia finanziaria contro il rischio di abbandono dei marittimi sia accessibile a norma della risoluzione A 930(22) dell'IMO.

Articolo 7

Certificato di garanzia finanziaria

1. L'esistenza e la validità delle garanzie finanziarie di cui agli articoli 5 e 6 devono essere attestate da uno o più certificati in conformità alle norme della presente direttiva e secondo il modello contenuto nell'allegato II.
2. Le autorità competenti degli Stati membri rilasciano i certificati dopo aver accertato che l'armatore adempie le prescrizioni della presente direttiva.

Quando la nave è immatricolata in un altro Stato membro, i certificati sono rilasciati o vidimati dall'autorità competente dello Stato di immatricolazione della nave.

Quando la nave è immatricolata in un paese terzo, i certificati possono essere rilasciati o vidimati dall'autorità competente di qualsiasi Stato membro.

3. Le disposizioni disciplinanti il rilascio e la validità dei certificati, ed in particolare i criteri e le modalità della loro attribuzione, nonché i provvedimenti riguardanti i prestatori delle garanzie finanziarie sono determinati con la procedura di cui all'articolo 12, paragrafo 2.
4. I certificati devono essere conformi al modello contenuto nell'allegato II e devono recare le informazioni seguenti:
 - a) nome della nave e porto di immatricolazione;
 - b) nome e luogo della sede principale dell'armatore;
 - c) tipo di garanzia;
 - d) nome e sede principale dell'assicuratore o di altro prestatore di garanzia e, se del caso, la sede presso la quale l'assicurazione o la garanzia è stata stipulata;

- e) periodo di validità del certificato, che non deve superare il periodo di validità dell'assicurazione o della garanzia.
5. I certificati sono redatti nella lingua o nelle lingue ufficiali dello Stato in cui sono rilasciati. Se la lingua impiegata non è né l'inglese né il francese, il testo deve contenere una traduzione in una di queste due lingue.

Articolo 8

Notifica del certificato di garanzia finanziaria

1. Il certificato deve restare a bordo della nave ed una copia deve essere depositata presso l'autorità che tiene il registro d'immatricolazione della nave oppure, se la nave non è immatricolata in uno Stato membro, presso l'autorità dello Stato che ha rilasciato o vidimato il certificato.
2. L'armatore, l'agente o il comandante di una nave che, nei casi indicati dall'articolo 5, entri nella zona economica esclusiva o nella zona equivalente di un determinato Stato membro comunica alle autorità di tale Stato, conformemente alle prescrizioni dell'allegato III, che il certificato di garanzia finanziaria si trova a bordo della nave.
3. L'armatore, l'agente o il comandante di una nave che sia diretta verso un porto o un terminale in mare soggetto alla giurisdizione di un determinato Stato membro o che intenda gettare l'ancora in una zona soggetta alla giurisdizione di un determinato Stato membro nei casi di cui all'articolo 6, comunica alle autorità di tale Stato, conformemente alle prescrizioni dell'allegato III, che il certificato di garanzia finanziaria si trova a bordo della nave.
4. Le autorità competenti degli Stati membri devono essere in grado di trasmettersi le informazioni previste dal paragrafo 1 attraverso il sistema comunitario di scambio di informazioni marittime *SafeSeaNet*.

Articolo 9

Riconoscimento reciproco dei certificati di garanzia finanziaria da parte degli Stati membri

Ciascuno Stato membro riconosce i certificati rilasciati o vidimati da un altro Stato membro in applicazione dell'articolo 7 per tutti gli scopi contemplati dalla presente direttiva e li considera equivalenti ai certificati da esso rilasciati e vidimati, anche quando si tratti di navi non immatricolate in uno Stato membro.

Ciascuno Stato membro può sollecitare in qualsiasi momento un'interlocuzione con lo Stato che ha rilasciato o vidimato il certificato, se ritiene che l'assicuratore o il garante indicato sul certificato non sia finanziariamente in grado di fare fronte agli obblighi previsti dalla presente direttiva.

Articolo 10

Azione diretta contro il prestatore della garanzia finanziaria

Ogni domanda di risarcimento dei danni provocati dalla nave può essere rivolta direttamente al soggetto che ha prestato la garanzia finanziaria per la responsabilità civile dell'armatore.

Il prestatore della garanzia finanziaria può avvalersi delle stesse eccezioni che potrebbe opporre l'armatore, ad esclusione delle eccezioni basate sul fallimento o su altra procedura concorsuale dell'armatore.

Il prestatore della garanzia finanziaria può parimenti eccepire che i danni derivano dal dolo dell'armatore. Non può tuttavia far valere eccezioni che avrebbe potuto proporre nell'ambito di azioni intentate nei suoi confronti dall'armatore.

Il prestatore della garanzia finanziaria ha in ogni caso la facoltà di chiamare in giudizio l'armatore.

Articolo 11

Relazioni

Al termine di cinque anni dall'entrata in vigore della presente direttiva, gli Stati membri presentano alla Commissione una relazione sull'esperienza acquisita nella sua applicazione. Su tale base la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione contenente qualsiasi proposta di modificazione della presente direttiva da essa ritenuta opportuna.

Articolo 12

Comitato

1. 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 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁰,
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6 della decisione 1999/468/CE è fissato in tre mesi.

3. Il Comitato adotta il proprio regolamento interno.

¹⁰ GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1.

Articolo 13

Attuazione

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il [...] [*diciotto mesi dall'entrata in vigore*]. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni nonché una tavola di concordanza tra queste ultime e la presente direttiva.

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

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno adottate nella materia disciplinata 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, il [...]

Per il Parlamento europeo
Il Presidente
[...]

Per il Consiglio
Il Presidente
[...]

ALLEGATO I

Elenco delle convenzioni di cui all'articolo 3, paragrafo 4

- 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").

ALLEGATO II

Modello di certificato di garanzia finanziaria

(articolo 7, paragrafo 1)

Nome della nave	Lettera o numero di identificazione	Porto di immatricolazione	Nome e indirizzo del proprietario

Il sottoscritto certifica che la nave di cui sopra è coperta da una polizza di assicurazione o da un'altra garanzia finanziaria che soddisfa le condizioni stabilite dalla direttiva 200./.../CE relativa alla responsabilità civile ed alla garanzia finanziaria degli armatori .

Tipo di garanzia

Durata della garanzia

Nome e indirizzo dell'assicuratore (o degli assicuratori) e/o di chi presta la garanzia

Nome

Indirizzo

Il presente certificato è valido fino al

Rilasciato o vidimato dal governo di

Fatto a il

Firma e titolo del funzionario che rilascia o vidima il certificato

ALLEGATO III

Elenco delle informazioni da notificare a norma dell'articolo 8 della presente direttiva

- 1) Identificazione della nave (nome, nominativo internazionale, numero di identificazione IMO o numero MMSI).
- 2) Data e ora.
- 3) Posizione con coordinate di latitudine e longitudine o rilevamento effettivo e distanza in miglia nautiche a partire da un punto di riferimento chiaramente identificato.
- 4) Porto di destinazione.
- 5) Orario stimato di arrivo al porto di destinazione o alla stazione di pilotaggio, secondo quanto richiesto dall'autorità marittima competente e orario stimato di partenza da tale porto.
- 6) Presenza a bordo del certificato di garanzia finanziaria.
- 7) Indirizzo presso il quale è possibile ottenere informazioni dettagliate sul certificato.

Nella misura del possibile, le informazioni di cui ai punti 6) e 7) possono essere comunicate in occasione di altri messaggi di notifica, purché siano osservate le condizioni prescritte dall'articolo 8, paragrafo 2 della direttiva.

SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

1. DENOMINAZIONE DELLA PROPOSTA:

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

2. QUADRO ABM / ABB (GESTIONE PER ATTIVITÀ/SUDDIVISIONE PER ATTIVITÀ)

Settore politico: Energia e Trasporti

Attività: Trasporti marittimi e fluviali, 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	CD ¹ /CND ²	Si/ No	Si/ No	Si/ No	n.
	SO/SNO	SD/ SND	Si/ No	Si/ No	Si/ No	n.

¹ Stanziamenti dissociati.

² Stanziamenti non dissociati.

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	0	0	0	0	0	0
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

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

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.

Cofinanziamento

La proposta legislativa non prevede cofinanziamenti da parte 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.

Mio EUR (al primo 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

⁶ Punti 19 e 24 dell'Accordo interistituzionale.

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

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

Nessuna incidenza sulle spese di personale. La gestione è assicurata dal 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

La normativa internazionale vigente in materia di responsabilità civile degli armatori non è giudicata soddisfacente poiché non contribuisce effettivamente né a prevenire i danni né a garantirne il risarcimento.

Occorre introdurre nel diritto comunitario norme non discriminatorie applicabili a tutte le navi, indipendentemente dalla loro bandiera, che contribuiscano efficacemente a prevenire i danni causati dalle navi e a garantirne il risarcimento.

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

La Commissione intende operare affinché la Convenzione CLC possa essere oggetto di modifiche migliorative, ad esempio nel senso di sopprimere la limitazione della responsabilità civile. Ciò facendo, la Commissione risponde alle preoccupazioni espresse sia dal Parlamento europeo che dal Consiglio europeo.

Il 21 marzo 2004 il Parlamento europeo aveva auspicato una politica marittima europea globale e coerente, finalizzata a creare uno spazio europeo di sicurezza marittima [fondato] in particolare sull'istituzione di un regime di responsabilità esteso a tutta la catena del trasporto marittimo.

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

Scopo della direttiva è dettare norme non discriminatorie applicabili a tutte le navi, indipendentemente dalla bandiera che battono, atte a dare un efficace contributo alla prevenzione dei danni causati dalle navi e alla garanzia del loro risarcimento.

- Per assicurare una migliore prevenzione dei danni la Commissione reputa indispensabile sopprimere le limitazioni della responsabilità civile.
- Inoltre, per meglio tener conto degli interessi delle vittime di incidenti, la Commissione ritiene necessario integrare le disposizioni in tema di responsabilità istituendo un sistema di garanzia finanziaria obbligatoria a carico degli armatori delle navi.

La proposta di direttiva precisa sia l'estensione che le modalità dell'obbligo di garanzia finanziaria. È quindi previsto che, per tener conto di un'eventuale soppressione delle limitazioni della responsabilità, la garanzia finanziaria riguardi un importo pari al doppio dei massimali stabiliti dal protocollo del 1996 alla convenzione sulla limitazione della responsabilità per le rivendicazioni marittime.

5.4. Modalità di attuazione (indicativa)

Indicare di seguito la scelta delle modalità⁸ 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:

6. CONTROLLO E VALUTAZIONE

La proposta di direttiva contiene una disposizione che impone agli Stati membri di comunicare i provvedimenti nazionali di attuazione (PNA) che essi devono emanare per attuare le direttive nell'ordinamento nazionale.

L'omessa comunicazione dei PNA (come pure una loro comunicazione solo parziale) fa scattare automaticamente l'avvio di una procedura d'infrazione ai sensi dell'articolo 226 del trattato.

⁸ Se sono indicate più modalità, fornire ulteriori informazioni alla voce "Osservazioni" della presente sezione.

6.1. Valutazione

6.1.1. Valutazione ex-ante

L'analisi d'impatto ha evidenziato le seguenti potenziali conseguenze:

- Gli armatori responsabili trarranno il massimo vantaggio dal nuovo sistema nella misura in cui già abbiano stipulato una polizza assicurativa della responsabilità civile per i danni ai terzi provocati dalle loro navi; inoltre essi potranno accedere ad un mercato nel quale la concorrenza non sarà più falsata dall'operato di taluni operatori poco scrupolosi, privi di copertura assicurativa.
- Per quanto riguarda l'abbassamento o la soppressione delle limitazioni della responsabilità, il nuovo sistema colpirà unicamente gli armatori che abbiano commesso una negligenza grave, e di ciò trarranno il massimo vantaggio gli armatori responsabili, i quali continueranno a beneficiare del regime che prevede la limitazione della loro responsabilità.
- Gli assicuratori non vedranno necessariamente aumentare il numero delle polizze assicurative né vedranno aggravarsi la loro esposizione al rischio, poiché ad essi spetterà garantire che le navi da loro assicurate rispettino gli standard internazionali, esattamente come garantiscono gli altri segmenti della catena del trasporto marittimo.
- Gli altri operatori della catena del trasporto marittimo saranno interessati dal nuovo sistema in quanto gli eventuali maggiori oneri supportati dagli armatori potrebbero essere scaricati su di loro. Al riguardo va detto che, come si è detto sopra, che la generalizzazione dell'obbligo di copertura assicurativa non dovrebbe dar luogo a costi eccessivi. Sul piano pratico, l'equipaggio e gli agenti dell'armatore dovranno osservare le procedure previste per la notifica della presenza a bordo dei certificati. Inoltre, l'equipaggio fruirà della protezione derivante dalla garanzia finanziaria del rimpatrio della gente di mare.
- Gli altri soggetti che possono subire danni provocati da una nave e che possono chiedere il risarcimento all'armatore (persone fisiche, autorità pubbliche, professionisti) vedranno migliorare la loro situazione grazie al nuovo meccanismo di assicurazione obbligatoria. L'introduzione di un'azione diretta nei confronti dei proprietari delle navi costituisce un ulteriore miglioramento della loro posizione giuridica. Sono questi soggetti i primi beneficiari del nuovo regime di assicurazione obbligatoria.
- Le amministrazioni (dello Stato di bandiera e dello Stato di approdo) sono interessate dal nuovo sistema nella misura in cui hanno l'obbligo di istituire un meccanismo di rilascio di certificati di garanzia finanziaria e di verifica di tali certificati. Questo onere è stato istituito dagli Stati membri in applicazione del sistema CLC, ma è limitato al solo naviglio cisterniero. I paesi terzi che hanno adottato il sistema di assicurazione obbligatoria per tutti i tipi di navi hanno costituito delle squadre specializzate.

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 1⁹																
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																

⁹ 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 ¹⁰ (XX 01 01)	A*/AD	0	0	0	0	0	0
	B*, C*/AST	0	0	0	0	0	0
Personale finanziato ¹¹ con l'art. XX 01 02		0	0	0	0	0	0
Altro personale ¹² finanziato 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

¹⁰ Il cui costo NON è incluso nell'importo di riferimento.

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

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

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 ¹³							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

¹³ 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 ¹⁴	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

* senza impatto sull'attuale bilancio delle missioni.

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

Non pertinente.

¹⁴ Precisare il tipo di comitato e il gruppo cui appartiene.