



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 9.12.2008  
COM(2008)846 definitivo

2005/0242 (COD)

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO**

**ai sensi dell'articolo 251, paragrafo 2, secondo comma, del trattato CE**

**relativa alla**

**posizione comune adottata dal Consiglio sull'adozione di una direttiva relativa alla  
responsabilità civile e alle garanzie finanziarie degli armatori**

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

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO**

**ai sensi dell'articolo 251, paragrafo 2, secondo comma, del trattato CE**

**relativa alla**

**posizione comune adottata dal Consiglio sull'adozione di una direttiva relativa alla  
responsabilità civile e alle garanzie finanziarie degli armatori**

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

**1. ITER PROCEDURALE**

Data di trasmissione della proposta al Parlamento europeo e al Consiglio (documento COM(2005) 593 definitivo - 2005/0242 COD):	30.1.2006
Data del parere del Comitato delle Regioni:	15.6.2006
Data del parere del Comitato economico e sociale europeo:	13.9.2006
Data del parere del Parlamento europeo in prima lettura:	29.03.2007
Data di trasmissione della proposta modificata:	24.10.2007
Data di adozione della posizione comune:	9.12.2008

**2. OBIETTIVO DELLA PROPOSTA DELLA COMMISSIONE**

La proposta, presentata nell'ambito del terzo pacchetto di misure a favore della sicurezza marittima, è diretta a introdurre un numero minimo di norme comuni a tutti gli Stati membri in materia di responsabilità civile ed assicurazione degli armatori nonché a definire nel merito norme in grado di responsabilizzare maggiormente gli operatori e che garantiscano il risarcimento dei danni.

La proposta contiene i seguenti elementi:

- ratifica da parte di tutti gli Stati membri della Convenzione dell'Organizzazione marittima internazionale (OMI) sulla limitazione di responsabilità degli armatori, nella sua versione del 1996 ("Convention on the Limitation of Liability for Maritime Claims" in appresso "LLMC 1996"). La LLMC 1996 prevede essenzialmente due cose:
  - sancisce il principio di limitazione della responsabilità nel senso che fissa ad un livello particolarmente elevato la soglia oltre la quale gli armatori perdono il diritto a limitare la propria responsabilità ("colpa grave");
  - fissa dei limiti di responsabilità sufficientemente elevati per garantire un risarcimento soddisfacente delle vittime nella maggior parte dei casi di specie (tali

limiti sono tre volte superiori a quelli fissati nella precedente convenzione applicabile: LLMC del 1976)

- recepimento della suddetta convenzione nel diritto comunitario accompagnata da un riassetto compatibile con la convenzione stessa e consistente nell'abbassare la soglia oltre la quale l'armatore di navi battenti bandiera di uno Stato non contraente perde il diritto di limitare la propria responsabilità ("colpa grave").
- introduzione di un sistema di assicurazione della responsabilità civile obbligatoria degli armatori
  - copertura pari al doppio dei massimali fissati dalla LLMC 1996
  - verifica da parte degli Stati membri dell'effettività dell'assicurazione, con emissione di certificati reciprocamente riconosciuti in Europa
  - notifica da parte del comandante della nave della presenza a bordo dei suddetti certificati quando la nave entra in una zona marittima soggetta alla giurisdizione di uno Stato membro (obbligo di notifica concernente le navi in transito)
  - azione diretta della vittima nei confronti dell'assicuratore
- la proposta rende inoltre vincolante una risoluzione dell'OMI e dell'Organizzazione internazionale del lavoro sulle garanzie finanziarie in caso di abbandono dei marittimi.

Il sistema appena descritto mira fra l'altro a rispondere in modo immediato alle persistenti difficoltà di attuazione di un certo numero di convenzioni dell'OMI attualmente pendenti e finalizzate in particolare a rendere obbligatoria l'assicurazione per determinati tipi di danni provocati dalle navi.

### **3. OSSERVAZIONI SULLA POSIZIONE COMUNE**

Le ambizioni iniziali della Commissione, sostenute dal Parlamento europeo in occasione del parere espresso in prima lettura sono state notevolmente corrette al ribasso dal Consiglio. La posizione comune riprende solo una parte della proposta iniziale.

- Quanto è stato modificato:
  - il titolo "direttiva relativa alla responsabilità civile ed alle garanzie finanziarie degli armatori" viene soppresso e sostituito dal nuovo titolo "direttiva relativa all'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi";
  - soppressione dell'obbligo di ratificare la LLMC 1996, in quanto gli Stati membri si impegnano in una dichiarazione parallela a ratificarla entro il 1° gennaio 2012 (con le altre convenzioni pertinenti); soppressione altresì del recepimento di questa convenzione nel diritto comunitario;
  - soppressione della disposizione relativa all'abbandono dei marittimi;
  - soppressione del controllo europeo della effettività della copertura assicurativa;

- soppressione dell'obbligo di notifica del certificato di assicurazione all'ingresso nelle zone marittime che si trovano sotto la giurisdizione degli Stati membri;
  - soppressione dell'azione diretta nei confronti degli assicuratori.
- Quanto rimane:
- obbligo per tutte le navi battenti bandiera di uno Stato membro (in qualsiasi parte del mondo) e per tutte le navi quando entrano in una zona marittima soggetta alla giurisdizione di uno Stato membro di avere una copertura assicurativa;
  - tale copertura assicurativa corrisponde ai massimali stabiliti dalla LLMC 1996;
  - la prova della copertura assicurativa è data da un certificato commerciale di assicurazione;
  - la presenza a bordo della nave del certificato di assicurazione potrà essere verificata in occasione di una ispezione effettuata a norma della direttiva sul controllo da parte dello Stato del porto di approdo;
  - in assenza di certificato, la nave potrà essere trattenuta, o espulsa, fatte salve le sanzioni finanziarie eventualmente stabilite da ogni Stato membro;
  - la data di attuazione della direttiva è rinviata al 1° gennaio 2012, data alla quale gli Stati membri si impegnano (attraverso la dichiarazione degli Stati membri summenzionata) ad aver ratificato tutti la LLMC 1996.

Nonostante le parti soppresse dal Consiglio la posizione comune conserva degli elementi importanti. Oggi non esiste obbligo di assicurazione per le navi; con la direttiva, l'introduzione dell'obbligo di assicurazione per tutte le navi, indipendentemente dalla loro bandiera, nei limiti dei massimali previsti dalla LLMC 1996, corrispondenti a livelli tre volte superiori a quelli previsti dalla precedente convenzione, costituisce un segnale forte nei confronti dei cittadini e degli operatori. Va detto che solo una quota modesta (20%) del tonnellaggio mondiale opera sotto bandiere sottoposte a questo livello di limitazione. Ciononostante non tutte le navi sono necessariamente assicurate.

#### **4. CONCLUSIONI**

La Commissione prende atto che il Consiglio, nella sua sessione di aprile 2008, dopo aver espresso un'opposizione di principio alla proposta, ha infine adottato all'unanimità una posizione comune su un testo che apporta un valore aggiunto.