

Bruxelles, 4 luglio 2023
(OR. en)

11378/23

**Fascicolo interistituzionale:
2023/0195(NLE)**

**JUSTCIV 96
CONSOM 261
MARE 15
COMER 89
RELEX 837**

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	30 giugno 2023
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2023) 343 final
Oggetto:	Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO relativa alla firma, a nome dell'Unione europea, della convenzione delle Nazioni Unite sugli effetti internazionali delle vendite giudiziarie di navi, adottata dall'Assemblea generale delle Nazioni Unite a New York il 7 dicembre 2022

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2023) 343 final.

All.: COM(2023) 343 final



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 30.6.2023
COM(2023) 343 final

2023/0195 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

**relativa alla firma, a nome dell'Unione europea, della convenzione delle Nazioni Unite
sugli effetti internazionali delle vendite giudiziarie di navi, adottata dall'Assemblea
generale delle Nazioni Unite a New York il 7 dicembre 2022**

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• Motivi e obiettivi della proposta

Il trasporto marittimo svolge un ruolo guida nel commercio internazionale e si stima che oltre il 90 % delle merci scambiate a livello mondiale siano trasportate via mare. La nave è quindi un bene essenziale senza il quale il commercio globale non sarebbe possibile. Pertanto, considerato che le navi sono il mezzo di trasporto più efficace sotto il profilo dei costi, è inconfutabile che il trasporto marittimo sia fondamentale per lo sviluppo economico mondiale. D'altro canto, le questioni relative al trasporto marittimo internazionale pongono spesso difficoltà giuridiche dovute alla mancanza di armonizzazione internazionale.

Attualmente nella maggior parte degli Stati, compresi gli Stati membri dell'UE, gli organi giurisdizionali hanno facoltà di ordinare la vendita di una nave per soddisfare un credito fatto valere nei confronti della nave o del suo proprietario. Tale credito è generalmente fatto valere per precludere un'ipoteca sulla nave (in caso di mancato rimborso) o esercitare un privilegio marittimo sulla nave. La procedura di vendita giudiziaria è generalmente preceduta dal sequestro della nave. Sebbene la comunità internazionale abbia compiuto progressi significativi nell'armonizzazione delle norme sul sequestro di navi, sono stati compiuti molti meno progressi nell'armonizzazione delle norme sulla vendita giudiziaria di navi, che resta soggetta a legislazioni nazionali molto diverse. La situazione è cambiata con l'adozione, il 7 dicembre 2022, della **convenzione delle Nazioni Unite sugli effetti internazionali delle vendite giudiziarie di navi ("convenzione di Pechino sulla vendita giudiziaria di navi")**¹.

Tale convenzione, adottata sotto gli auspici della Commissione delle Nazioni Unite per il diritto commerciale internazionale ("UNCITRAL"), che è un organismo istituito dall'Assemblea generale delle Nazioni Unite e ad essa subordinato, ha il potenziale di promuovere la certezza del diritto e la prevedibilità a livello internazionale ed europeo creando un regime uniforme per gli effetti internazionali delle vendite giudiziarie di navi.

L'adozione di tale convenzione, che è accettabile per Stati con sistemi giuridici, sociali ed economici diversi, integrerebbe il quadro giuridico internazionale esistente in materia di trasporto marittimo e navigazione e contribuirebbe allo sviluppo di relazioni economiche internazionali armoniose. Dovrebbe fornire protezione giuridica agli acquirenti di navi vendute mediante vendita giudiziaria, salvaguardando nel contempo gli interessi dei proprietari delle navi e dei creditori. Raggiunge tale obiettivo stabilendo norme uniformi che promuovono la diffusione di informazioni alle parti interessate sulle vendite giudiziarie future e conferiscono effetti internazionali alle vendite giudiziarie di navi vendute libere ed esenti da qualsiasi ipoteca e da qualsiasi vincolo, anche ai fini della registrazione della nave².

Ciò significa che le parti interessate dell'UE, in particolare i potenziali acquirenti di navi, potrebbero beneficiare della protezione necessaria e adeguata, il che a sua volta rafforzerebbe il commercio marittimo internazionale. Fornendo talune garanzie e il necessario grado di uniformità, trasparenza e certezza del diritto, consentendo il libero scambio della nave acquistata, tale convenzione potrebbe avere un impatto positivo sul prezzo di vendita della nave, che non dovrà essere scontato per tener conto dei rischi giuridici e, pertanto, potrebbe essere più elevato. Ciò andrà a vantaggio di tutte le parti correlate, compresi i creditori. Potrebbe inoltre consentire ai finanziatori dell'UE di fornire finanziamenti nel settore navale

¹ A/RES/77/100: convenzione delle Nazioni Unite sugli effetti internazionali delle vendite giudiziarie di navi

² Cfr. preambolo della convenzione di Pechino sulla vendita giudiziaria di navi.

con maggiore fiducia, dal momento che l'acquisto di navi è generalmente finanziato con un'ipoteca navale in cui la principale garanzia di rimborso del finanziatore è la nave stessa. Infine, la convenzione potrebbe soddisfare le esigenze commerciali del settore marittimo e del settore finanziario e, di conseguenza, contribuire a rafforzare ulteriormente il mercato finanziario dell'UE.

L'Unione europea si adopera costantemente per sostenere gli strumenti multilaterali che sostengono la crescita del commercio attraverso una maggiore certezza del diritto e che promuoveranno un'Europa più forte nel mondo. La Commissione, in rappresentanza dell'UE, che ha lo status di osservatore in seno all'UNCITRAL, ha quindi partecipato attivamente al processo negoziale della convenzione in vista della sua eventuale firma e della ratifica di questo futuro sistema internazionale. Sulla base del mandato conferitole dal Consiglio e delle relative direttive di negoziato³, la Commissione europea ha rappresentato gli interessi dell'UE durante il processo negoziale in seno all'UNCITRAL.

La convenzione di Pechino sulla vendita giudiziaria di navi è stata adottata con successo nel dicembre 2022 e sarà aperta alla firma, alla ratifica o all'adesione entro l'ultimo trimestre del 2023. Se, come proposto dalla Commissione, l'UE dovesse firmarla (e successivamente ratificarla), la convenzione darebbe effetti internazionali alle vendite giudiziarie di navi, vendite libere ed esenti da qualsiasi ipoteca e da qualsiasi vincolo, anche ai fini della registrazione della nave, tra gli Stati membri dell'UE che la firmano e la ratificano e nei confronti di altri Stati contraenti della convenzione.

Gli Stati membri dovrebbero firmare la convenzione dopo la firma della stessa da parte dell'Unione.

La presente proposta è in linea con gli obiettivi della Commissione definiti negli orientamenti politici per la Commissione europea (2019-2024)⁴, in particolare per quanto riguarda la priorità "Un'Europa più forte nel mondo"⁵. È in linea con l'impegno dell'UE a favore del multilateralismo nelle relazioni internazionali ed è probabile che incoraggi altri paesi e partner commerciali dell'UE ad aderire alla convenzione di Pechino sulla vendita giudiziaria di navi.

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

Dall'entrata in vigore del trattato di Lisbona la cooperazione giudiziaria in materia civile e commerciale è disciplinata dall'articolo 81 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE). L'articolo 81, paragrafo 2, lettera a), prevede misure volte a garantire "il riconoscimento reciproco tra gli Stati membri delle decisioni giudiziarie ed extragiudiziali e la loro esecuzione" e l'articolo 81, paragrafo 2, lettera c), riguarda la compatibilità delle regole applicabili negli Stati membri ai conflitti di giurisdizione, anche per quanto concerne, ad esempio, le azioni relative all'annullamento o alla sospensione della vendita giudiziaria di una nave. L'articolo 81, paragrafo 2, lettera b), prevede inoltre "la notificazione e la comunicazione transnazionali degli atti giudiziari ed extragiudiziali", mentre l'articolo 81, paragrafo 2, lettera e), mira a garantire un "accesso effettivo alla giustizia".

In linea con l'obiettivo strategico di agevolare l'accesso alla giustizia, in particolare prevedendo norme i) sulla competenza giurisdizionale e ii) sul riconoscimento e l'esecuzione rapidi e semplici delle decisioni in materia civile e commerciale emesse negli Stati membri, il

³ Cfr. nota punto "I/A" della sessione del Consiglio "Giustizia e affari interni" (n. 9711/22) del 9 e 10 giugno 2022 e il progetto di decisione del Consiglio (n. 9026/22) che autorizza l'avvio di negoziati su una convenzione sugli effetti internazionali della vendita giudiziaria di navi nell'ambito dell'UNCITRAL.

⁴ https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024_it

⁵ Sostenendo nel contempo gli obiettivi delle categorie principali "Un'economia al servizio delle persone" e "Un nuovo slancio per la democrazia europea".

Parlamento europeo e il Consiglio dell'UE hanno adottato il regolamento (UE) n. 1215/2012 concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale (rifusione)⁶. Detto regolamento stabilisce quali autorità giurisdizionali di quale Stato membro siano competenti a decidere su una controversia civile o commerciale che presenta un elemento internazionale. Dispone inoltre che la decisione emessa in uno Stato membro sia riconosciuta in un altro Stato membro senza che sia necessario il ricorso ad alcuna procedura particolare, e che le decisioni e gli atti pubblici emessi in uno Stato membro ed esecutivi in tale Stato membro abbiano efficacia esecutiva in un altro Stato membro senza che sia necessaria una dichiarazione di esecutività. Prevede altresì due moduli: l'attestato relativo alle decisioni e l'attestato relativo agli atti pubblici o alle transazioni giudiziarie.

Inoltre l'UE dispone di un sistema interno ben sviluppato che disciplina la notificazione e la comunicazione transfrontaliera degli atti giudiziari ed extragiudiziali tra gli Stati membri. Il sistema di notificazione e comunicazione degli atti, che si applica dal maggio 2001, prevede una procedura per la notificazione e la comunicazione degli atti tramite "organi mittenti" e "organi riceventi" designati senza ricorrere ai canali consolari e diplomatici, nonché altre modalità di notificazione e comunicazione degli atti. Il sistema di cooperazione giudiziaria nella notificazione e nella comunicazione degli atti è stato modernizzato con l'adozione del regolamento (UE) 2020/1784 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2020, relativo alla notificazione e alla comunicazione negli Stati membri degli atti giudiziari ed extragiudiziali in materia civile o commerciale⁷. Tale regolamento introduce nuove norme volte a migliorare l'efficienza e la rapidità dei procedimenti giudiziari transfrontalieri sfruttando la digitalizzazione e l'uso della tecnologia moderna, al fine di promuovere, in ultima analisi, l'accesso alla giustizia e un processo equo per le parti.

A livello internazionale, le questioni relative alla competenza giurisdizionale internazionale e al riconoscimento e all'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale sono disciplinate dai seguenti accordi multilaterali di cui l'UE è parte: la convenzione dell'Aia del 2005 sugli accordi di scelta del foro⁸; la convenzione di Lugano del 2007 concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale; l'accordo parallelo concluso con la Danimarca concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale⁹; e la convenzione dell'Aia del 2019 sul riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni straniere¹⁰.

Attualmente non esiste un quadro internazionale specifico per le vendite giudiziarie di navi, in particolare per il riconoscimento delle vendite giudiziarie di navi straniere e dei loro effetti. Questa situazione crea incertezza giuridica, il che non va a vantaggio del commercio internazionale.

Per quanto riguarda i diritti sulle navi, sono stati compiuti vari tentativi (senza successo) per armonizzare le norme sulle vendite giudiziarie di navi, a partire dall'adozione delle convenzioni internazionali per l'unificazione di alcune regole concernenti i privilegi ed ipoteche marittime del 1926¹¹ e del 1967¹² e della convenzione sul sequestro conservativo del

⁶ GU L 351 del 20.12.2012, pag. 1.

⁷ GU L 405 del 2.12.2020, pag. 40.

⁸ GU L 133 del 29.5.2009 (allegato I).

⁹ GU L 339 del 21.12.2007, pag. 3.

¹⁰ GU L 187 del 14.7.2022, pag. 4 (la data di entrata in vigore della convenzione sarà pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* a cura del segretariato generale del Consiglio).

¹¹ Conclusa il 10 aprile 1926 a Bruxelles.

¹² Conclusa il 27 maggio 1967 a Bruxelles.

1993¹³. Sebbene contenessero disposizioni sulla vendita giudiziaria di navi, queste tre convenzioni non sono state ampiamente accettate.

Al di là di queste convenzioni infruttuose, molte giurisdizioni hanno già riconosciuto gli effetti delle vendite giudiziarie straniere, compreso il titolo di proprietà libero da qualsiasi peso da esse conferito, ad esempio sulla base della cortesia. Tuttavia non esiste un quadro multilaterale globale per il riconoscimento degli effetti delle vendite giudiziarie straniere di navi.

La convenzione di Pechino sulla vendita giudiziaria di navi completerebbe quindi il quadro esistente nell'UE, una volta firmata e ratificata dagli Stati membri, e a livello internazionale per quanto riguarda il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, garantendo che gli effetti delle vendite giudiziarie di navi siano riconosciuti a livello internazionale.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

La presente proposta di decisione del Consiglio è coerente con la politica generale dell'UE di agire per garantire che la competenza esterna esclusiva dell'UE sia rispettata nel quadro internazionale, aderendo a convenzioni internazionali che contengono disposizioni nell'ambito della competenza esterna esclusiva dell'UE, ove ciò sia consentito dalla presenza di una clausola REIO, consentendo (come nel caso di specie) alle organizzazioni regionali d'integrazione economica di firmare, accettare, approvare o aderire a uno strumento internazionale, o autorizzando gli Stati membri dell'UE a farlo a nome dell'UE.

La clausola di deconnessione di cui all'articolo 18, paragrafo 4, della convenzione di Pechino garantirà un collegamento armonioso tra gli strumenti del diritto dell'UE e la convenzione e, per quanto possibile e ove opportuno, salverà l'applicazione degli strumenti attuali o futuri dell'Unione, in particolare le norme contenute nel regolamento Bruxelles I bis e nel regolamento relativo alla notificazione e alla comunicazione degli atti. In particolare, la clausola di deconnessione garantirà che le norme dell'UE sulla competenza giurisdizionale in materia di esecuzione delle decisioni tra Stati membri non siano pregiudicate. Tale clausola dovrebbe inoltre garantire che, qualora un atto debba essere notificato o comunicato e il destinatario sia domiciliato all'interno dell'UE, si applichino le norme dell'UE in materia di notificazione e comunicazione degli atti tra lo Stato mittente e quello ricevente.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

- **Base giuridica**

La presente proposta di decisione del Consiglio si basa sull'articolo 81, paragrafo 2, lettere a) e b), in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 5, TFUE, in quanto la convenzione di Pechino sulla vendita giudiziaria di navi è uno strumento internazionale. La cooperazione giudiziaria in materia civile e commerciale è disciplinata dall'articolo 81 TFUE, che costituisce pertanto la base giuridica della competenza dell'UE in questo settore.

Sulla base dell'articolo 3, paragrafo 2, TFUE, alcune disposizioni della convenzione di Pechino sulla vendita giudiziaria di navi rientrano nell'ambito della competenza esterna esclusiva dell'UE in quanto "*[possono] incidere su norme comuni o modificarne la portata*".

La convenzione di Pechino sulla vendita giudiziaria di navi contiene disposizioni sulla competenza giurisdizionale che possono incidere sull'applicazione del regolamento (UE) n. 1215/2012 concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione

¹³ Adottata il 12 marzo 1999 dalla Conferenza diplomatica delle Nazioni Unite/dell'Organizzazione marittima internazionale ("conferenza diplomatica ONU/IMO").

delle decisioni in materia civile e commerciale¹⁴ (ossia l'articolo 9 della convenzione di Pechino sulla vendita giudiziaria di navi "*Competenza giurisdizionale per l'annullamento e la sospensione di una vendita giudiziaria*").

Tale convenzione contiene inoltre disposizioni sulla notifica dell'avviso di vendita giudiziaria di una nave che possono incidere sull'applicazione del regolamento (UE) 2020/1784 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2020, relativo alla notificazione e alla comunicazione negli Stati membri degli atti giudiziari ed extragiudiziali in materia civile o commerciale¹⁵ (ossia l'articolo 4 della convenzione di Pechino sulla vendita giudiziaria di navi "*Avviso di vendita giudiziaria*").

• **Dichiarazioni su determinate materie di competenza esclusiva dell'Unione europea**

L'articolo 18, paragrafo 2 (Partecipazione delle organizzazioni regionali di integrazione economica) della convenzione di Pechino sulla vendita giudiziaria di navi prevede che l'Unione europea, all'atto della firma della convenzione, presenti al depositario una dichiarazione indicante le materie disciplinate dalla convenzione per le quali i suoi Stati membri le hanno delegato la propria competenza.

Tale dichiarazione è acclusa alla presente proposta.

• **Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)**

Non applicabile

• **Proporzionalità**

Gli obiettivi della presente proposta sono i) aumentare l'accesso alla giustizia per le parti dell'UE garantendo il riconoscimento degli effetti delle vendite giudiziarie straniere di navi e ii) aumentare la certezza del diritto per le imprese e i cittadini coinvolti in attività internazionali. Allo stesso tempo, la convenzione ha il potenziale di ridurre i costi e la durata dei procedimenti giudiziari transfrontalieri.

Tali obiettivi possono essere raggiunti solo aderendo a un sistema che stabilisce un insieme di norme uniformi che promuovono la diffusione di informazioni alle parti interessate sulle vendite giudiziarie future e conferiscono effetti internazionali alle vendite giudiziarie di navi vendute libere ed esenti da qualsiasi ipoteca e da qualsiasi vincolo, anche ai fini della registrazione della nave, quale quello adottato nella convenzione di Pechino sulla vendita giudiziaria di navi.

Un'azione unilaterale a livello dell'UE non consentirebbe di conseguire tali obiettivi in quanto non potrebbe garantire che gli effetti delle vendite giudiziarie di navi effettuate nell'UE siano riconosciuti in paesi al di fuori dell'UE, dove la nave venduta mediante vendita giudiziaria potrebbe essere registrata. Questa situazione non eviterebbe i problemi derivanti dallo status quo a livello internazionale, vale a dire l'assenza di norme concordate sul riconoscimento di un titolo di proprietà sulla nave libero da qualsiasi peso a seguito di una vendita giudiziaria e la conseguente mancanza di certezza del diritto.

La firma di un quadro multilaterale come la convenzione di Pechino sulla vendita giudiziaria di navi sarebbe più efficiente rispetto all'avvio di negoziati bilaterali con Stati non appartenenti all'UE. A seconda del numero di Stati che vi aderiranno, tale convenzione garantirebbe un quadro giuridico comune per il riconoscimento degli effetti della vendita giudiziaria di navi, indipendentemente dal luogo in cui avviene la vendita. Garantirebbe

¹⁴ GU L 351 del 20.12.2012, pag. 1.

¹⁵ GU L 405 del 2.12.2020, pag. 40.

inoltre un quadro giuridico comune per i cittadini e le imprese dell'UE che chiedono il riconoscimento del titolo di proprietà libero da qualsiasi peso su una nave acquistata mediante vendita giudiziaria sia negli Stati terzi che all'interno dell'UE.

Infine, la presente proposta non va al di là dell'obiettivo di garantire che la competenza esterna esclusiva dell'UE su talune disposizioni della convenzione di Pechino sulla vendita giudiziaria di navi sia rispettata e che tale convenzione non ostacoli l'applicazione del diritto dell'UE tra gli Stati membri dell'UE.

- **Scelta dell'atto giuridico**

Non applicabile

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

- **Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

Non applicabile

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

Poiché l'UNCITRAL ha convocato una prima riunione esplorativa su un progetto di strumento sulla vendita giudiziaria di navi nel maggio 2019, gli Stati membri sono stati regolarmente informati e consultati in sede di gruppo per le questioni di diritto civile (Questioni generali) del Consiglio in merito alle diverse opzioni e alle linee coordinate da adottare in relazione alla posizione dell'UE nel quadro delle discussioni del gruppo di lavoro VI (Vendita giudiziaria di navi) dell'UNCITRAL. Inoltre i delegati degli Stati membri sono stati regolarmente consultati in loco a Vienna o a New York durante le sessioni del gruppo di lavoro. La Commissione ha riferito in merito ai risultati delle riunioni del gruppo di lavoro VI dopo ogni sessione dell'UNCITRAL in seno al gruppo per le questioni di diritto civile (Questioni generali) del Consiglio.

- **Assunzione e uso di perizie**

Nel processo di negoziazione della convenzione di Pechino sulla vendita giudiziaria di navi la Commissione ha consultato in modo coerente e trasparente gli esperti degli Stati membri e si è avvalsa delle loro competenze.

Inoltre nei suoi lavori la Commissione si è basata sulle competenze acquisite a seguito del convegno dedicato alle questioni connesse ai lavori sul futuro strumento internazionale sulla vendita giudiziaria di navi organizzato sotto il patrocinio della presidenza croata il 7 settembre 2020. Il panel del convegno era composto da vari esperti internazionali in diritto marittimo, in particolare nelle vendite giudiziarie di navi, e ha richiamato la partecipazione di un'ampia gamma di specialisti dei settori marittimo, del commercio internazionale e della finanza.

I riscontri ricevuti dai portatori di interessi in risposta a un invito a fornire pareri sulla comprensione del problema da parte della Commissione e sulle possibili soluzioni suggerite nel progetto UNCITRAL sono stati molto utili per il lavoro della Commissione.

Nell'ambito dei lavori intrapresi in merito alla richiamata convenzione, le delegazioni degli Stati membri in seno al gruppo di lavoro VI dell'UNCITRAL erano composte da esperti, tra cui esponenti del mondo accademico e funzionari governativi.

Le consultazioni con il settore marittimo a livello mondiale condotte attraverso la partecipazione attiva della Commissione alla conferenza del 2022 del Comité Maritime International (CMI) (18-21 ottobre 2022 ad Anversa, Belgio) hanno evidenziato un interesse generale e un forte sostegno alla convenzione di Pechino sulla vendita giudiziaria di navi.

Infine la Commissione si è avvalsa delle ampie competenze a livello di UE in materia di riconoscimento ed esecuzione delle decisioni a livello dell'UE nel quadro del regolamento (UE) n. 1215/2012 concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, e del precedente regolamento (CE) n. 44/2001 concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale¹⁶, che a sua volta è stato il successore della convenzione di Bruxelles del 1968 concernente la competenza giurisdizionale e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale¹⁷. La Corte di giustizia dell'Unione europea ha fornito ampi orientamenti in relazione all'interpretazione e all'applicazione di tali strumenti.

- **Valutazione d'impatto**

La presente proposta non è corredata di una valutazione d'impatto.

Tuttavia, come indicato in precedenza, sono state svolte intense consultazioni con gli esperti degli Stati membri e con il settore marittimo in generale prima dell'inizio dei lavori sul progetto di convenzione. Il 27 febbraio 2018 si è inoltre tenuto un convegno ad alto livello a La Valletta (Malta), durante il quale il progetto iniziale di proposta di convenzione sulla vendita giudiziaria di navi ha ricevuto il sostegno di una sezione trasversale del settore marittimo internazionale, tra cui rappresentanti del Consiglio marittimo baltico e internazionale (BIMCO), della Federazione internazionale dei lavoratori dei trasporti (ITF) e della Federazione delle associazioni nazionali degli agenti marittimi e dei broker (FONASBA), nonché di finanziatori navali, armatori, fornitori di combustibili, riparatori navali, autorità portuali e registri navali.

Il governo svizzero ha inoltre preparato un documento dettagliato¹⁸ contenente tra l'altro i risultati e le conclusioni del convegno ad alto livello, che è stato discusso e debitamente preso in considerazione dalla commissione UNCITRAL nella sua cinquantunesima sessione (New York, 25 giugno-13 luglio 2018).

Tali consultazioni e lavori sono proseguiti nel corso del processo negoziale in seno all'UNCITRAL, sia a livello dell'UE che a livello internazionale.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

Non applicabile

- **Diritti fondamentali**

La presente proposta mira ad agevolare e migliorare l'accesso alla giustizia per le imprese e i cittadini dell'UE, poiché disporre di un quadro giuridico per il riconoscimento internazionale degli effetti della vendita giudiziaria di navi contribuirà a un giusto processo per quanto riguarda la vendita giudiziaria e garantirà che tutte le parti interessate abbiano la possibilità di far valere i propri diritti.

Inoltre la convenzione di Pechino sulla vendita giudiziaria di navi migliorerà la tutela e i mezzi di ricorso giurisdizionali per i creditori in buona fede, che generalmente mirano a massimizzare i loro crediti, e ciò riflette in una certa misura le norme interne dell'UE che disciplinano il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni di cui al regolamento Bruxelles I bis, nonché quelle relative alla notificazione e alla comunicazione degli atti stabilite nel regolamento relativo alla notificazione e alla comunicazione degli atti e nella sua rifusione.

¹⁶ GU L 12 del 16.1.2001, pag. 1.

¹⁷ GU L 299 del 31.12.1972, pag. 32.

¹⁸ Allegato II di A/CN.9/WG.VI/WP.81

(<https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V19/008/27/PDF/V1900827.pdf?OpenElement>)

Le possibilità previste dalla convenzione per proporre una domanda o istanza volta ad annullare la vendita giudiziaria di una nave che conferisce un titolo di proprietà sulla nave libero da qualsiasi peso o a sospenderne gli effetti (articolo 9 "Competenza giurisdizionale per l'annullamento e la sospensione di una vendita giudiziaria") e una disposizione di ordine pubblico prevista dalla convenzione (articolo 10 "Circostanze in cui la vendita giudiziaria è priva di effetti internazionali") sono in linea con i diritti fondamentali e i principi di equità procedurale dell'UE e con l'ordine pubblico dello Stato in cui si chiede il riconoscimento degli effetti della vendita giudiziaria. Di conseguenza ciò contribuirà a garantire che i diritti fondamentali quali il diritto alla difesa o il diritto a un equo processo siano stati debitamente rispettati in un paese non appartenente all'UE.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Non applicabile

5. ALTRI ELEMENTI

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

Non applicabile

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

Non applicabile

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla firma, a nome dell'Unione europea, della convenzione delle Nazioni Unite sugli effetti internazionali delle vendite giudiziarie di navi, adottata dall'Assemblea generale delle Nazioni Unite a New York il 7 dicembre 2022

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 81, paragrafo 2, lettere a) e b), in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 5,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- 1) Il 23 maggio 2022 il Consiglio ha autorizzato la Commissione ad avviare negoziati relativi a una convenzione sugli effetti internazionali delle vendite giudiziarie di navi. I negoziati si sono conclusi positivamente con l'adozione del testo della convenzione da parte dell'Assemblea generale delle Nazioni Unite a New York il 7 dicembre 2022.
- 2) La convenzione delle Nazioni Unite sugli effetti internazionali delle vendite giudiziarie di navi ("convenzione di Pechino sulla vendita giudiziaria di navi"), adottata dall'Assemblea generale delle Nazioni Unite a New York il 7 dicembre 2022, rafforza il quadro giuridico internazionale vigente in materia di trasporto marittimo e navigazione e apporta un utile contributo allo sviluppo di relazioni economiche internazionali armoniose. È pertanto auspicabile che le disposizioni di tale strumento siano applicate quanto prima.
- 3) L'Unione europea si adopera per creare uno spazio giudiziario comune fondato sul principio del reciproco riconoscimento delle decisioni giudiziarie. In tale contesto il legislatore dell'Unione ha adottato, tra l'altro, il regolamento (UE) n. 1215/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2012, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale¹⁹ e il regolamento (UE) 2020/1784 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2020, relativo alla notificazione e alla comunicazione negli Stati membri degli atti giudiziari ed extragiudiziali in materia civile o commerciale²⁰.
- 4) Alcune materie trattate nella convenzione di Pechino sulla vendita giudiziaria di navi incidono sul regolamento (UE) n. 1215/2012 e sul regolamento (UE) 2020/1784. L'Unione ha pertanto competenza esclusiva su tali materie, mentre le altre materie trattate nella convenzione di Pechino sulla vendita giudiziaria di navi non rientrano in detta competenza.

¹⁹ GU L 351 del 20.12.2012, pag. 1.

²⁰ GU L 405 del 2.12.2020, pag. 40.

- 5) Gli Stati membri dovrebbero firmare la convenzione di Pechino sulla vendita giudiziaria di navi al fine di garantire la piena applicazione della convenzione tra l'Unione e gli Stati terzi.
- 6) L'articolo 18, paragrafo 1, della convenzione di Pechino sulla vendita giudiziaria di navi stabilisce che le organizzazioni regionali di integrazione economica aventi competenza su talune materie disciplinate dalla medesima convenzione possono firmare, accettare e approvare la convenzione o aderirvi.
- 7) Ai sensi dell'articolo 18, paragrafo 2, della convenzione di Pechino sulla vendita giudiziaria di navi, all'atto della firma, accettazione, approvazione o adesione, l'organizzazione regionale di integrazione economica deve presentare una dichiarazione indicante le materie disciplinate da tale convenzione per le quali i suoi Stati membri le hanno delegato la propria competenza. L'Unione dovrebbe pertanto presentare tale dichiarazione all'atto della firma della convenzione di Pechino sulla vendita giudiziaria di navi.
- 8) È pertanto opportuno firmare, a nome dell'Unione, la convenzione di Pechino sulla vendita giudiziaria di navi, fatta salva la sua conclusione in una data successiva, e approvare l'acclusa dichiarazione.
- 9) [A norma dell'articolo 3 del protocollo n. 21 sulla posizione del Regno Unito e dell'Irlanda rispetto allo spazio di libertà, sicurezza e giustizia, allegato al trattato sull'Unione europea e al trattato sul funzionamento dell'Unione europea, l'Irlanda ha notificato che desidera partecipare all'adozione e all'applicazione della presente decisione.]

OPPURE

- [A norma degli articoli 1 e 2 del protocollo n. 21 sulla posizione del Regno Unito e dell'Irlanda rispetto allo spazio di libertà, sicurezza e giustizia, allegato al trattato sull'Unione europea e al trattato sul funzionamento dell'Unione europea, e fatto salvo l'articolo 4 di tale protocollo, l'Irlanda non partecipa all'adozione della presente decisione, non è da essa vincolata né è soggetta alla sua applicazione.]
- 10) A norma degli articoli 1 e 2 del protocollo n. 22 sulla posizione della Danimarca, allegato al trattato sull'Unione europea e al trattato sul funzionamento dell'Unione europea, la Danimarca non partecipa all'adozione della presente decisione, non è da essa vincolata né è soggetta alla sua applicazione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

È autorizzata, a nome dell'Unione, la firma della convenzione delle Nazioni Unite sugli effetti internazionali delle vendite giudiziarie di navi ("convenzione di Pechino sulla vendita giudiziaria di navi"), adottata dall'Assemblea generale delle Nazioni Unite a New York il 7 dicembre 2022, con riserva della sua conclusione.

Il testo della convenzione di Pechino sulla vendita giudiziaria di navi è accluso alla presente decisione.

Articolo 2

La dichiarazione acclusa alla presente decisione è approvata a nome dell'Unione. All'atto della firma della convenzione di Pechino sulla vendita giudiziaria di navi, l'Unione presenta la dichiarazione acclusa alla presente decisione, conformemente all'articolo 18, paragrafo 2, della medesima convenzione.

Articolo 3

Il Consiglio autorizza la Commissione a nominare la persona avente pieni poteri per firmare la convenzione a nome dell'Unione con riserva della sua conclusione.

Articolo 4

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

Fatto a Bruxelles, il

Per il Consiglio
Il presidente
[...]