



**CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 9 dicembre 2008  
(OR. en)**

---

---

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

---

---

**14287/2/08  
REV 2 ADD 1**

**MAR 174  
ENV 686  
CODEC 1330**

**PROGETTO DI MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO**

---

Oggetto: POSIZIONE COMUNE adottata dalla Consiglio il 9 dicembre 2008 in vista dell'adozione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi

---

**MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO**

## I. INTRODUZIONE

Il 31 gennaio 2006 la Commissione ha presentato una proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla responsabilità civile ed alle garanzie finanziarie degli armatori<sup>1</sup>, proposta facente parte del terzo pacchetto sulla sicurezza marittima.

Il 29 marzo 2007 il Parlamento europeo ha votato il proprio parere in prima lettura<sup>2</sup>.

Il 9 ottobre 2007 il Consiglio ha raggiunto un accordo politico su un progetto di direttiva sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi. Dopo la messa a punto da parte del Gruppo dei Giuristi/Linguisti, il Consiglio ha adottato la sua posizione comune in data 9 dicembre 2008 conformemente all'articolo 251 del trattato.

Nei suoi lavori, il Consiglio ha tenuto conto dei pareri del Comitato economico e sociale<sup>3</sup> e del Comitato delle regioni<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Doc. 5907/06.

<sup>2</sup> Doc. 7805/07 CODEC 277 MAR 20 ENV 171 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

<sup>3</sup> CESE 1177/2006 del 13.9.2006 (GU C 318 del 23.12.2006, pagg.195 - 201).

<sup>4</sup> CdR 43/2006 del 15.6.2006 (GU C 229 del 22.9.2006, pag.38).

## II. Analisi della posizione comune

### Osservazioni generali

La proposta di direttiva relativa alla responsabilità civile ed alle garanzie finanziarie degli armatori, presentata dalla Commissione all'inizio del 2006, forma parte del terzo pacchetto sulla sicurezza marittima. La proposta della Commissione intendeva armonizzare, a livello comunitario, il regime di responsabilità civile degli armatori ed i relativi massimali e introdurre un regime di assicurazione obbligatoria e garanzie finanziarie contro il rischio di abbandono dei marittimi.

Il Consiglio, pur concordando con l'obiettivo della proposta della Commissione, che mira ad una più efficace copertura degli interessi delle vittime di danni causati dall'esercizio delle navi, ritiene che molte delle disposizioni contenute nella proposta, che stabiliscono norme comunitarie specifiche parallelamente agli obblighi internazionali nella stessa materia, porterebbero ad una situazione contraddittoria e risulterebbero controproducenti rispetto all'obiettivo sopra menzionato. Ciò vale soprattutto per le disposizioni sul regime di responsabilità e per le misure relative ai marittimi. Le disposizioni proposte che rendono obbligatoria la ratifica di una convenzione IMO non sono accettabili per gli Stati membri, soprattutto per ragioni costituzionali. Il Consiglio, inoltre, giudica inappropriate alcune disposizioni, in particolare quelle relative al rilascio ed alla verifica dei certificati, in quanto creerebbero inutili oneri amministrativi.

La posizione comune del Consiglio cerca di stabilire disposizioni dotate di un chiaro valore aggiunto, che attualmente non esistono né a livello internazionale, né a livello comunitario. Si concentra pertanto sull'introduzione di un obbligo di assicurazione per gli armatori al livello dei massimali fissati dalla Convenzione sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi, come modificata dal protocollo del 1996 (LLMC 96). Specifica i provvedimenti per l'attuazione di tale obbligo tramite verifiche di un certificato che deve essere presente a tal fine a bordo delle navi e prevede sanzioni in caso di non conformità.

La posizione comune del Consiglio modifica dunque in buona parte la proposta originaria della Commissione riformulandola e sopprimendo varie parti del testo. Pertanto, tutti gli emendamenti introdotti nel parere reso in prima lettura dal Parlamento europeo relativi alle parti soppresse non sono stati accolti dal Consiglio.

Parallelamente alla posizione comune, una dichiarazione dei rappresentanti dei governi degli Stati membri dell'Unione europea<sup>5</sup> ribadisce il loro impegno a fare tutto quanto in loro potere per assicurare una rapida ed effettiva applicazione delle convenzioni internazionali sulla sicurezza marittima, delle norme IMO relative agli obblighi di Stato di bandiera e dell'audit effettuato dall'IMO.

### **Questioni politiche fondamentali**

#### *i) Assicurazione obbligatoria per i crediti marittimi*

Il Consiglio segue la proposta della Commissione di introdurre un obbligo di assicurazione per gli armatori delle navi battenti la bandiera di uno Stato membro e per quelli delle navi battenti bandiera di un altro Stato. In quest'ultimo caso la posizione comune del Consiglio specifica che ciò si applica quando la nave entra in un porto soggetto alla giurisdizione dello Stato membro in questione ovvero, se così deciso da uno Stato membro, quando la nave si trova nelle sue acque territoriali.

Mirando ad un livello globale armonizzato di copertura assicurativa, il Consiglio, nella sua posizione comune, rinvia agli importi massimi stabiliti dalla LLMC 96 come importo dell'assicurazione per ciascuna nave per evento. Il termine "assicurazione", così come utilizzato nella posizione comune, si basa in gran parte sulla definizione contenuta nella risoluzione IMO A.898(21) ("Orientamenti relativi alla responsabilità dell'armatore riguardo ai crediti marittimi").

---

<sup>5</sup> Doc. 15859/08 ADD 1.

*ii) Controllo, conformità e sanzioni*

Per verificare se gli armatori si conformano all'obbligo di assicurazione che loro incombe, la posizione comune prevede la verifica da parte dello Stato di approdo, conformemente alla direttiva relativa al controllo da parte dello Stato di approdo. A tal fine uno o più certificati rilasciati dal fornitore dell'assicurazione devono essere presenti a bordo della nave. Le specificità del certificato elencate nella posizione comune si basano in ampia misura sulla proposta originaria della Commissione.

Il Consiglio ritiene importante prevedere la possibilità di sanzioni specifiche qualora il certificato di assicurazione non sia presente a bordo della nave. Fatto salvo il fermo della nave in questione in conformità delle norme relative al controllo da parte dello Stato di approdo, la nave può essere espulsa da un porto e le verrà rifiutato l'accesso in ogni porto degli Stati membri fino a che non venga posto rimedio alla situazione. La posizione comune comprende anche una disposizione generale relativa alle sanzioni da stabilire in caso di mancato rispetto della direttiva per quanto concerne gli obblighi che incombono agli Stati membri in qualità di Stati di bandiera.

*iii) Rapporto con i regimi istituiti in conformità di altri strumenti di responsabilità e indennizzo*

Facendo seguito alla proposta della Commissione, il Consiglio, nella sua posizione comune, prevede che la direttiva lasci impregiudicate le discipline fissate da altre convenzioni internazionali, in particolare la Convenzione CLC, la Convenzione HNS, la Convenzione "Bunker Oil" e la Convenzione "rimozione dei relitti", nonché dal regolamento che recepisce la Convenzione di Atene nel diritto comunitario.

### **III. Conclusioni**

Il Consiglio è dell'avviso che la sua posizione comune sia uno strumento che contribuirà ad un effettivo indennizzo delle vittime di danni causati dall'esercizio delle navi e dall'eliminazione delle navi non conformi alle norme.

Il Consiglio prende atto dei contatti già intercorsi con il Parlamento europeo in merito alla proposta in oggetto nel quadro dei negoziati su altre proposte del terzo pacchetto sulla sicurezza marittima. Auspica un rapido accordo sul testo che consenta di adottare quanto prima la direttiva.

---