



# UNIONE EUROPEA

IL PARLAMENTO EUROPEO

IL CONSIGLIO

---

Strasburgo, 23 aprile 2009  
(OR. en)

2005/0242 (COD)  
LEX 1039

PE-CONS 3615/09

MAR 54  
ENV 244  
CODEC 427

## DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO SULL'ASSICURAZIONE DEGLI ARMATORI PER I CREDITI MARITTIMI

**DIRETTIVA 2009/20/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**del 23 aprile 2009**

**sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi**

**(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 Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>1</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni<sup>2</sup>,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> GU C 318 del 23.12.2006, pag. 195.

<sup>2</sup> GU C 229 del 22.9.2006, pag. 38.

<sup>3</sup> Parere del Parlamento europeo del 29 marzo 2007 (GU C 27 E del 31.1.2008, pag. 166), posizione comune del Consiglio del 9 dicembre 2008 (GU C 330 E del 30.12.2008, pag. 7) e posizione del Parlamento europeo dell'11 marzo 2009 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

considerando quanto segue:

- (1) Uno degli elementi della politica comunitaria dei trasporti marittimi consiste nell'innalzare la qualità del trasporto marittimo 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 violazioni<sup>1</sup>.
- (3) Il 9 ottobre 2008 gli Stati membri hanno adottato una dichiarazione in cui riconoscevano unanimemente l'importanza dell'applicazione del protocollo del 1996 della convenzione del 1976 sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi da parte di tutti gli Stati membri.
- (4) L'obbligo dell'assicurazione dovrebbe assicurare una migliore protezione delle vittime. Dovrebbe inoltre contribuire ad eliminare le navi non conformi alle norme e permettere di ripristinare la concorrenza tra gli operatori. Inoltre, nella risoluzione A.898(21) l'Organizzazione marittima internazionale ha invitato gli Stati ad esortare gli armatori ad essere adeguatamente assicurati.

---

<sup>1</sup> GU L 255 del 30.9.2005, pag. 11.

- (5) L'inosservanza delle disposizioni della presente direttiva dovrebbe essere corretta. La direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, sul controllo da parte dello Stato di approdo (rifusione)<sup>1, +</sup> prevede già il fermo delle navi in caso di mancanza dei certificati che devono essere presenti a bordo. È tuttavia opportuno contemplare la possibilità di espellere una nave che non detenga un certificato di assicurazione. Le modalità dell'espulsione dovrebbero consentire di porre rimedio alla situazione entro un termine ragionevole.
- (6) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, cioè l'introduzione e l'attuazione di misure adeguate nel settore della politica del trasporto marittimo, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, a causa delle dimensioni e degli effetti dell'intervento, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi 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 cui sono soggetti gli armatori riguardo all'assicurazione per i crediti marittimi.

---

<sup>1</sup> GU L

<sup>+</sup> GU: si prega di inserire il numero e gli estremi di pubblicazione del documento COD 2005/0238 (3721/2/08).

## *Articolo 2*

### *Ambito di applicazione*

1. La presente direttiva si applica alle navi di stazza lorda pari o superiore a 300 tonnellate.
2. La presente direttiva non si applica alle navi da guerra, alle navi da guerra ausiliarie o alle altre navi di proprietà dello Stato o gestite dallo Stato impiegate per servizi pubblici a fini non commerciali.
3. La presente direttiva fa salve le discipline fissate dagli strumenti in vigore nello Stato membro interessato ed elencate in allegato.

## *Articolo 3*

### *Definizioni*

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- a) "armatore": il proprietario registrato di una nave marittima o qualsiasi altra persona, quale il noleggiatore a scafo nudo, che sia responsabile della conduzione della nave;
- b) "assicurazione": l'assicurazione, con o senza franchigie, e comprensiva, per esempio, di assicurazione indennizzo del tipo attualmente fornito dai membri dell'International Group dei P&I Clubs e altre forme effettive di assicurazione (inclusa l'autoassicurazione comprovata) e garanzia finanziaria che offrano condizioni di copertura analoghe;

- c) "convenzione del 1996": il testo consolidato della convenzione del 1976 relativa alla limitazione della responsabilità per i crediti marittimi, adottato sotto gli auspici dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) modificato dal protocollo del 1996.

*Articolo 4*

*Assicurazione per i crediti marittimi*

1. Ciascuno Stato membro prescrive che gli armatori delle navi battenti la sua bandiera stipulino un'assicurazione che copra dette navi.
2. Ciascuno Stato membro prescrive agli armatori delle navi battenti bandiera di un altro paese di essere coperti da un'assicurazione quando dette navi entrano in un porto soggetto alla giurisdizione dello Stato membro in questione. Ciò non osta a che gli Stati membri, in conformità del diritto internazionale, impongano il rispetto di tale obbligo quando dette navi si trovano nelle loro acque territoriali.
3. L'assicurazione di cui ai paragrafi 1 e 2 copre i crediti marittimi fatte salve le limitazioni di cui alla convenzione del 1996. L'importo dell'assicurazione per ciascuna nave per evento è pari all'importo massimo applicabile per la limitazione di responsabilità conformemente a quanto stabilito nella convenzione del 1996.

*Articolo 5*  
*Ispezioni, conformità, espulsione dai porti e*  
*rifiuto di accesso ai porti*

1. Ciascuno Stato membro provvede affinché ogni ispezione di una nave in un porto soggetto alla sua giurisdizione in conformità della direttiva 2009/16/CE includa la verifica della presenza a bordo del certificato di cui all'articolo 6.
2. Se il certificato di cui all'articolo 6 non è a bordo e fatta salva la direttiva 2009/16/CE, che prevede il fermo delle navi quando sono in gioco questioni di sicurezza, l'autorità competente può emanare nei confronti della nave un ordine di espulsione, il quale è notificato alla Commissione, agli altri Stati membri e allo Stato di bandiera interessato. In conseguenza dell'emanazione di tale ordine di espulsione, ciascuno Stato membro rifiuta l'accesso di detta nave ai suoi porti fino alla notificazione del certificato di cui all'articolo 6 da parte dell'armatore.

*Articolo 6*  
*Certificati di assicurazione*

1. L'esistenza dell'assicurazione di cui all'articolo 4 è comprovata da uno o più certificati rilasciati dal suo fornitore e presenti a bordo della nave.

2. I certificati rilasciati dal fornitore dell'assicurazione recano le informazioni seguenti:
  - a) nome della nave, numero IMO e porto di immatricolazione;
  - b) nome e luogo della sede principale dell'armatore;
  - c) tipo e durata dell'assicurazione;
  - d) nome e sede principale del fornitore dell'assicurazione e, se del caso, sede presso la quale l'assicurazione è stata stipulata.
  
3. Se la lingua impiegata nei certificati non è né l'inglese né il francese né lo spagnolo, il testo include una traduzione in una di queste lingue.

#### *Articolo 7*

#### *Sanzioni*

Ai fini dell'articolo 4, paragrafo 1, gli Stati membri stabiliscono il sistema di sanzioni applicabile in caso di violazione delle disposizioni nazionali adottate in attuazione della presente direttiva e adottano tutti i provvedimenti necessari per assicurarne l'applicazione. Le sanzioni previste sono efficaci, proporzionate e dissuasive.



## *Articolo 8*

### *Relazioni*

Ogni tre anni, e per la prima volta anteriormente al 1° gennaio 2015, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione della presente direttiva.

## *Articolo 9*

### *Attuazione*

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva anteriormente al 1° gennaio 2012. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

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 di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

*Articolo 10*  
*Entrata in vigore*

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

*Articolo 11*  
*Destinatari*

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo,

*Per il Parlamento europeo*  
*Il presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*

## ALLEGATO

- Convenzione internazionale del 1992 sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi
- Convenzione internazionale del 1996 sulla responsabilità e l'indennizzo per i danni causati dal trasporto via mare di sostanze nocive e potenzialmente pericolose (convenzione HNS)
- Convenzione internazionale del 2001 sulla responsabilità civile per i danni derivanti dall'inquinamento determinato dal carburante delle navi (convenzione "Bunker Oil")
- Convenzione internazionale di Nairobi del 2007 sulla rimozione dei relitti (convenzione "rimozione dei relitti")
- Regolamento (CE) n. .../2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente<sup>+</sup>

---

<sup>+</sup> GU: si prega di inserire il numero del documento COD 2005/0241 (3724/1/08).