



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 13.6.2008  
COM(2008) 375 definitivo

2005/0241 (COD)

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO**

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

**relativa alla**

**posizione comune definita dal Consiglio in vista dell'adozione di un regolamento relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare e per vie navigabili interne in caso di incidente**

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO**

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

**relativa alla**

**posizione comune definita dal Consiglio in vista dell'adozione di un regolamento relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare e per vie navigabili interne in caso di incidente**

**1. ITER PROCEDURALE**

Data di trasmissione della proposta al Parlamento europeo e al Consiglio [documento COM (2005) 592 definitivo - 2005/0241 (COD)]:	13 febbraio 2006
Data del parere del Comitato delle regioni:	15 giugno 2006
Data del parere del Comitato economico e sociale europeo:	13 settembre 2006
Data del parere del Parlamento europeo in prima lettura:	25 aprile 2007
Data della proposta modificata della Commissione	22 ottobre 2007
Data di adozione della posizione comune:	6 giugno 2008

**2. OBIETTIVO DELLA PROPOSTA DELLA COMMISSIONE**

L'obiettivo della proposta è offrire ai vettori e a tutti i passeggeri delle navi, indipendentemente dalla rotta, un quadro giuridico armonizzato che ne definisca i diritti e gli obblighi in caso di incidente. Il livello di questa armonizzazione deve essere sufficientemente elevato, allo scopo di garantire non solo un più adeguato risarcimento dei danni ma anche una migliore prevenzione degli incidenti.

La proposta è volta a recepire nel diritto comunitario il protocollo del 2002 alla convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio, adottato sotto gli auspici dell'Organizzazione marittima internazionale (in prosieguo: "la Convenzione di Atene del 2002"). La Convenzione di Atene del 2002 è un testo moderno che precisa chiaramente i diritti e gli obblighi dei passeggeri e dei vettori; prevede per i danni in caso d'incidente di navigazione un regime di responsabilità oggettiva del vettore, fissa importi massimi di risarcimento sufficientemente elevati, impone a tutti i vettori l'obbligo di sottoscrivere una polizza d'assicurazione e permette a chi ha subito il danno di rivolgersi direttamente all'assicuratore per ottenere riparazione.

Va rilevato che parallelamente a questa iniziativa gli Stati membri e la Comunità si apprestano a diventare parti contraenti della Convenzione di Atene del 2002<sup>1</sup>.

Nel recepire la Convenzione di Atene del 2002 nel diritto comunitario è opportuno procedere ad alcuni adeguamenti:

- La Convenzione di Atene del 2002 è limitata al solo trasporto marittimo internazionale. La Commissione propone di estenderne il campo d'applicazione al cabotaggio (trasporto marittimo all'interno di un unico e stesso Stato membro) ed al trasporto per vie navigabili;
- ai fini di armonizzazione delle legislazioni, a vantaggio sia dei passeggeri che dei vettori, la Commissione propone di disapplicare una clausola della Convenzione d'Atene del 2002 in base alla quale uno Stato membro può adottare, unilateralmente, massimali di risarcimento superiori a quelli previsti dalla Convenzione. Inoltre, nella sua proposta modificata<sup>2</sup>, la Commissione ha accettato un emendamento del Parlamento europeo inteso a garantire alle vittime la possibilità di essere risarcite in tutti in casi a concorrenza dei massimali previsti dalla Convenzione di Atene, scartando quindi l'applicazione di norme concorrenti sulla limitazione complessiva della responsabilità.
- aggiunta di una disposizione volta a corrispondere un risarcimento più elevato per i danni causati alle attrezzature per le persone a mobilità ridotta;
- aggiunta di un obbligo di versamento di anticipi;
- aggiunta di un obbligo d'informazione dei passeggeri sui loro diritti.

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

La Commissione ritiene che il Consiglio abbia svuotato la sua proposta di gran parte del suo contenuto.

Innanzitutto la posizione comune esclude dal campo di applicazione della proposta la navigazione interna e gran parte del trasporto marittimo interno. Il Parlamento europeo, da parte sua, aveva espresso nel suo parere in prima lettura una posizione ambigua relativamente alla navigazione interna, ma si era invece pronunciato chiaramente a favore dell'inserimento del trasporto marittimo interno, prevedendo di concedere più tempo a taluni operatori interessati per adattarsi alla nuova situazione. Questi emendamenti del Parlamento erano stati accettati dalla Commissione ma non sono stati accolti dal Consiglio.

Il Consiglio ha inoltre rigettato due meccanismi intesi all'armonizzazione dei massimali di risarcimento. L'attuale versione prevede massimali di risarcimento a geometria variabile, sotto due punti di vista:

---

<sup>1</sup> Proposta di decisione del Consiglio relativa alla conclusione, da parte della Comunità europea, del protocollo del 2002 alla convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio – COM (2003) 375 del 24 giugno 2003. In corso di adozione.

<sup>2</sup> COM (2007) 645 del 22 ottobre 2007.

- i massimali di risarcimento non sarebbero gli stessi in tutta Europa. Il Consiglio in effetti ha scelto di mantenere l'applicazione dell'articolo 7 della Convenzione d'Atene del 2002 che permette agli Stati contraenti di adottare, a titolo individuale, massimali di risarcimento superiori a quelli previsti dalla Convenzione;
- il risarcimento versato alle vittime dipenderebbe dalle dimensioni dell'incidente. Il Consiglio ha in effetti mantenuto l'applicazione dell'articolo 19 della Convenzione d'Atene del 2002 che permette di applicare in concorrenza con la Convenzione stessa i meccanismi di limitazione della responsabilità con il risultato che i massimali di risarcimento potranno essere inferiori a quelli della Convenzione.

In secondo luogo, la Commissione prende atto dell'intenzione del Consiglio di chiarire le regole sulla competenza giudiziaria, sul riconoscimento e sull'esecuzione delle sentenze. Tali regole possono in effetti derivare o dalla Convenzione d'Atene stessa, o dalla legislazione comunitaria (regolamento n. 44/2001, detto "Regolamento di Bruxelles I"). La Commissione ritiene tuttavia che la formulazione contenuta nella posizione comune (considerando 3<sup>sexies</sup>) non sia appropriata. Il considerando in parola suggerisce in effetti una limitazione restrittiva della spesa di competenza comunitaria esclusiva che non risulta conforme alla giurisprudenza della Corte di giustizia.

Va rilevato che la posizione comune è stata adottata solo a maggioranza qualificata. La Commissione, opponendosi a tale accordo di maggioranza, avrebbe potuto ostacolarne il passaggio in seconda lettura. La Commissione non ha voluto farlo, ritenendo che il dibattito interistituzionale debba continuare.

In occasione dell'approvazione della posizione comune la Commissione ha fatto la seguente dichiarazione:

*"La Commissione non intende impedire di raggiungere un accordo a maggioranza su questa importante proposta che istituirebbe un quadro giuridico armonizzato che garantisce ai passeggeri delle navi di ricevere un adeguato risarcimento in caso di incidente.*

*La Commissione si rammarica tuttavia che il Consiglio non si sia attenuto allo scopo iniziale della sua proposta, ma ne abbia in realtà ridotto il campo d'applicazione escludendo la navigazione interna e buona parte dei trasporti nazionali. Il Consiglio ha inoltre respinto due meccanismi di armonizzazione dei livelli di risarcimento che sarebbero stati vantaggiosi sia per i passeggeri vittime di incidenti che per l'industria: nella sua versione attuale, l'accordo politico non consente a tali passeggeri di essere in tutti i casi risarciti limitatamente ai massimali fissati dalla convenzione di Atene, e, in determinate circostanze, i vettori potrebbero essere obbligati a pagare risarcimenti più elevati di quanto prevede tale convenzione.*

*La Commissione non è d'accordo sulla formulazione del considerando 3 (sexies) poiché sembra rimettere in questione la portata della competenza comunitaria esclusiva."*

#### **4. OSSERVAZIONI DETTAGLIATE DELLA COMMISSIONE SUGLI EMENDAMENTI ADOTTATI DAL PARLAMENTO EUROPEO**

##### **4.1 Emendamenti accolti dalla Commissione e recepiti totalmente o parzialmente nella posizione comune**

L'emendamento 6 intende prendere in considerazione l'adozione nell'ottobre 2006 delle linee direttrici dell'IMO sui danni connessi agli attentati terroristici.

Gli emendamenti 2 e 10 sul rimborso degli anticipi versati indebitamente.

Gli emendamenti 3 e 11 sulle caratteristiche dell'informazione fornita ai passeggeri.

##### **4.2 Emendamenti del Parlamento accolti dalla Commissione ma non recepiti nella posizione comune**

L'emendamento 5 sul ruolo dello Stato del porto.

Gli emendamenti 7 e 8 sui massimali di risarcimento.

L'emendamento 12 sulle modalità di informazione dei passeggeri.

L'emendamento 13 sul calendario dell'applicazione graduale del regolamento alle linee regolari di traghetto.

L'emendamento 14 sul calendario dell'applicazione graduale del regolamento ai trasporti per vie navigabili interne.

L'emendamento 15 sul calendario dell'attuazione graduale del regolamento alle linee regolari di traghetto che operano nei paesi e nei territori d'oltremare.

##### **4.3. Emendamenti del Parlamento europeo respinti dalla Commissione ma recepiti nella posizione comune**

L'emendamento 9 che restringe i casi di pagamento anticipato ai soli casi di incidenti di navigazione.

Gli emendamenti da 16 a 27 sull'esclusione della navigazione interna.

##### **4.4 Emendamenti del Parlamento europeo respinti dalla Commissione e non recepiti nella posizione comune**

L'emendamento 4 sul ruolo dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima.

#### **5. CONCLUSIONE**

La Commissione prende atto della posizione comune del Consiglio adottata a maggioranza qualificata, ma ribadisce la sua posizione sulle questioni della limitazione del campo di applicazione e sulla necessità di un'armonizzazione europea dei livelli di risarcimento delle vittime.