



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 26.11.2008
COM(2008) 831 definitivo

2005/0241 (COD)

PARERE DELLA COMMISSIONE

**in applicazione dell'articolo 251, paragrafo 2, terzo comma, lettera c), del trattato CE
sugli emendamenti del Parlamento europeo
alla posizione comune del Consiglio in merito alla
proposta di**

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare e per vie
navigabili interne in caso di incidente**

**RECANTE MODIFICA DELLA PROPOSTA DELLA COMMISSIONE in applicazione
dell'articolo 250, paragrafo 2 del trattato CE**

PARERE DELLA COMMISSIONE

**in applicazione dell'articolo 251, paragrafo 2, terzo comma, lettera c), del trattato CE
sugli emendamenti del Parlamento europeo
alla posizione comune del Consiglio in merito alla
proposta di**

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare e per vie
navigabili interne in caso di incidente**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

1. INTRODUZIONE

L'articolo 251, paragrafo 2, terzo comma, lettera c), del trattato CE prevede che la Commissione formuli un parere sugli emendamenti proposti dal Parlamento europeo in seconda lettura. La Commissione espone in appresso il proprio parere sui 19 emendamenti proposti dal Parlamento.

2. 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
Data del parere del Parlamento europeo in seconda lettura:	24 settembre 2008

3. OBIETTIVO DELLA PROPOSTA

La proposta intende 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. Questa armonizzazione deve essere sufficientemente ambiziosa in modo da garantire non solo un più adeguato risarcimento dei danni ma anche una migliore prevenzione degli incidenti.

Essa recepisce 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"). La Convenzione di Atene 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 Atene¹.

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

- la convenzione di Atene è limitata al 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.
- A fini di armonizzazione delle legislazioni, a vantaggio sia dei passeggeri che dei vettori, la Commissione propone di disapplicare una clausola della Convenzione d'Atene in base alla quale uno Stato membro può adottare, unilateralmente, massimali di risarcimento superiori a quelli previsti dalla Convenzione. La Commissione ha inoltre accettato un emendamento del Parlamento europeo in prima lettura volto a garantire che le vittime ricevano in tutti i casi un risarcimento di importo pari ai livelli previsti dalla Convenzione di Atene. Allo stato attuale sarebbe di fatto possibile opporre alla Convenzione di Atene un'altra convenzione sulla limitazione della responsabilità dei vettori che, fissando un massimale globale di risarcimento per incidente, avrebbe come effetto di ridurre gli indennizzi versati a ciascuna vittima.
- Aggiunta di una disposizione volta a compensare in modo più favorevole 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.

4. PARERE DELLA COMMISSIONE SUGLI EMENDAMENTI ADOTTATI DAL PARLAMENTO EUROPEO

4.1. Emendamenti accolti dalla Commissione

4.1.1. Emendamenti accolti integralmente

- Gli emendamenti 2, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 16, 18 e 19 sono accolti nella loro integralità.

¹ 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.

4.1.2. *Emendamenti accolti in parte*

- L'emendamento 1 è accolto solo in parte. La Commissione non accetta l'ultima frase di questo emendamento, che lascia intendere che l'instaurazione di un sistema di assicurazione obbligatoria non debba avere conseguenze per i regimi assicurativi esistenti. In realtà, l'instaurazione di un tale sistema avrà necessariamente conseguenze sui singoli operatori, anche se in generale non dovrebbe incidere sulla struttura del mercato assicurativo.
- Gli emendamenti 3 e 17 sono accolti solo in parte. La Commissione non ritiene realistico esigere che le informazioni fornite ai passeggeri debbano essere complete; ciò significherebbe in effetti trasmettere loro una copia della normativa pertinente, inclusa la procedura civile, nella sua integralità. Gli emendamenti 3 e 17 prevedono inoltre che le informazioni siano trasmesse ai passeggeri prima dell'imbarco, il che non sempre risulta fattibile a causa del campo di applicazione del regolamento. Il regolamento si applica infatti in ipotesi in cui il contratto è stato concluso in un paese terzo e, in tal caso, si può solo garantire che le informazioni saranno disponibili nel momento in cui il passeggero sale a bordo della nave.
- L'emendamento 14 è accolto solo in parte. La Commissione non accetta la soppressione del secondo paragrafo dell'articolo 5 della posizione comune relativo al meccanismo di indennizzazione in caso di attentato terroristico.
- L'emendamento 15 è accolto solo in parte. La Commissione non ritiene opportuno garantire il versamento anticipato di un importo minimo specifico in casi come l'invalidità permanente. La Commissione rammenta che andranno versati anticipi sia in caso di decesso che di lesioni, ma che i casi di invalidità richiedono una procedura di accertamento che può prendere un certo tempo e che risulta incompatibile con l'urgenza di un versamento anticipato.

4.2. **Emendamenti respinti**

- L'emendamento 4 non può essere accolto perché il suo contenuto è ormai obsoleto. Esso fa infatti ancora riferimento alla procedura secondo cui qualsiasi futura modifica della Convenzione viene automaticamente recepita nel diritto comunitario salvo disposizione contraria di un regolamento della Commissione adottato tramite procedura di comitato. Nella posizione comune l'impostazione è cambiata e la Commissione ha accettato tale cambiamento: le modifiche dei limiti di risarcimento nel quadro della Convenzione di Atene potranno essere recepite previa adozione di un regolamento della Commissione mediante procedura di regolamentazione con controllo. Ogni altra modifica della Convenzione richiederà la procedura di codecisione.
- L'emendamento 5 non può essere accolto poiché si tratta di una dichiarazione di portata generale che non può essere inserita in questo regolamento specifico sulla revisione dei compiti dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima.

5. **CONCLUSIONI**

La Commissione modifica la propria proposta secondo quanto sopra indicato, in applicazione dell'articolo 250, paragrafo 2, del trattato CE.