

Gazzetta ufficiale

dell'Unione europea

C 190 E

51° anno

Edizione
in lingua italiana

Comunicazioni e informazioni

29 luglio 2008

<u>Numero d'informazione</u>	Sommario	Pagina
III	<i>Atti preparatori</i>	
	CONSIGLIO	
2008/C 190 E/01	Posizione comune (CE) n. 18/2008, del 6 giugno 2008, definita dal Consiglio deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 251 del trattato che istituisce la Comunità europea, in vista dell'adozione di un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi (rifusione) ⁽¹⁾	1
2008/C 190 E/02	Posizione comune (CE) n. 19/2008, del 6 giugno 2008, definita dal Consiglio deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 251 del trattato che istituisce la Comunità europea, in vista dell'adozione di un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente e effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi (rifusione) ⁽¹⁾	17

IT

⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE

III

(Atti preparatori)

CONSIGLIO

POSIZIONE COMUNE (CE) N. 18/2008

definita dal Consiglio il 6 giugno 2008

in vista dell'adozione del regolamento (CE) n. .../2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del ... , relativo alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi (rifusione)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2008/C 190 E/01)

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 ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato delle Regioni ⁽²⁾,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽³⁾,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 94/57/CE del Consiglio, del 22 novembre 1994, relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime ⁽⁴⁾, è stata modificata a più riprese e in modo significativo. Essa deve ora essere nuovamente modificata ed è quindi opportuno procedere, per ragioni di chiarezza, alla sua rifusione.
- (2) In considerazione della natura delle disposizioni della direttiva 94/57/CE, appare opportuno procedere alla rifusione delle sue disposizioni in due diversi atti giuridici comunitari, vale a dire una direttiva ed un regolamento.

- (3) Il presente regolamento va inteso e interpretato conformemente agli obblighi internazionali della Comunità, compresa la convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare del 10 dicembre 1982.

- (4) È opportuno che gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi siano in grado di offrire i loro servizi in tutta la Comunità e competere fra loro, dando al tempo stesso uguali livelli di sicurezza e di tutela dell'ambiente. È, pertanto, opportuno fissare ed applicare uniformemente in tutta la Comunità le norme professionali necessarie per le loro attività.

- (5) Tale obiettivo dovrebbe essere perseguito mediante misure che siano adeguatamente coordinate con i lavori dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) in materia e, se del caso, li sviluppino e li integrino. Inoltre, gli Stati membri e la Commissione dovrebbero promuovere l'elaborazione a cura dell'IMO di un Codice internazionale per gli organismi riconosciuti.

- (6) È opportuno fissare criteri minimi per il riconoscimento degli organismi al fine di migliorare la sicurezza delle navi e prevenire l'inquinamento da esse causato. È opportuno pertanto rafforzare i criteri minimi previsti nella direttiva 94/57/CE.

- (7) Ai fini del rilascio del primo riconoscimento agli organismi che desiderano essere autorizzati a operare per conto degli Stati membri, la conformità ai criteri minimi di cui al presente regolamento potrebbe essere valutata più efficacemente in modo armonizzato e centralizzato da parte della Commissione, insieme agli Stati membri che chiedono il riconoscimento.

⁽¹⁾ GU C 318 del 23.12.2006, pag. 195.

⁽²⁾ GU C 229 del 22.9.2006, pag. 38.

⁽³⁾ Parere del Parlamento europeo del 25 aprile 2007 (GU C 74 E del 20.3.2008, pag. 632), posizione comune del Consiglio del 6 giugno 2008 e posizione del Parlamento europeo del ... (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

⁽⁴⁾ GU L 319 del 12.12.1994, pag. 20. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2002/84/CE (GU L 324 del 29.11.2002, pag. 53).

- (8) È opportuno concedere il riconoscimento esclusivamente sulla base delle prestazioni dell'organismo in termini di qualità e sicurezza. È opportuno garantire che il grado di tale riconoscimento sia sempre correlato all'effettiva capacità dell'organismo interessato. È inoltre opportuno che il riconoscimento tenga conto delle differenze nelle forme giuridiche e nelle strutture societarie degli organismi riconosciuti, pur continuando a garantire l'applicazione uniforme dei criteri minimi di cui al presente regolamento e l'efficacia dei controlli comunitari. Indipendentemente dalla struttura societaria, l'organismo da riconoscere dovrebbe prestare servizi a livello mondiale ed essere soggetto ad una responsabilità solidale in tutto il mondo.
- (9) Le misure necessarie per l'attuazione del presente regolamento dovrebbero essere adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ⁽¹⁾.
- (10) In particolare, la Commissione dovrebbe avere il potere di modificare il presente regolamento al fine di integrarlo con le modifiche successive delle convenzioni, dei protocolli, dei codici e delle risoluzioni internazionali ad esso attinenti, di aggiornare i criteri di cui all'allegato I e di adottare i criteri minimi intesi a misurare l'efficacia delle norme, delle procedure e delle prestazioni degli organismi riconosciuti quanto alla sicurezza e alla prevenzione dell'inquinamento delle loro navi classificate. Tali misure di portata generale e intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, anche completandolo con nuovi elementi non essenziali, devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE.
- (11) È di fondamentale importanza poter trattare in modo tempestivo, efficace e proporzionato il mancato rispetto degli obblighi da parte di un organismo riconosciuto. L'obiettivo principale dovrebbe essere correggere eventuali mancanze al fine di eliminare fin dall'inizio qualsiasi potenziale minaccia alla sicurezza o all'ambiente. È opportuno, pertanto, conferire alla Commissione i poteri necessari per imporre all'organismo riconosciuto l'adozione di debite azioni preventive e correttive, nonché per imporre misure coercitive sotto forma di ammende e penali di mora. La Commissione dovrebbe esercitare tali poteri nel rispetto dei diritti fondamentali e dovrebbe assicurare all'organismo la possibilità di far conoscere la propria posizione per l'interesse della procedura.
- (12) Secondo l'approccio comunitario la decisione di revocare il riconoscimento di un organismo che non osservi gli obblighi del presente regolamento, ove le misure di cui sopra si dimostrino prive di efficacia o l'organismo rappresenti, altrimenti, una minaccia inaccettabile alla sicurezza o all'ambiente, deve essere adottata a livello comunitario, vale a dire dalla Commissione, sulla base di una procedura di comitato.
- (13) Il continuo controllo a posteriori degli organismi riconosciuti per valutare la loro conformità al presente regolamento può essere più efficacemente garantito in modo armonizzato e centralizzato. Di conseguenza, è opportuno che la Commissione, insieme allo Stato membro che chiede il riconoscimento, si vedano affidare tale compito a nome della Comunità.
- (14) Nell'ambito del controllo delle attività degli organismi riconosciuti, è di fondamentale importanza che gli ispettori della Commissione abbiano accesso alle navi e alla documentazione relativa alle navi indipendentemente dalla bandiera che battono, per accertarsi se gli organismi riconosciuti rispettino i criteri minimi stabiliti nel presente regolamento riguardo a tutte le navi nelle rispettive classi di appartenenza.
- (15) La capacità degli organismi riconosciuti di individuare e correggere rapidamente i punti deboli presenti nelle loro norme, procedure e controlli interni è di fondamentale importanza per la sicurezza delle navi che gli organismi stessi ispezionano e certificano. È opportuno che tale capacità sia rafforzata per mezzo di un sistema di valutazione e certificazione della qualità, che dovrebbe essere indipendente da interessi commerciali e politici al fine di proporre azioni comuni per il continuo miglioramento di tutti gli organismi riconosciuti e garantire una proficua cooperazione con la Commissione.
- (16) Le norme e le procedure degli organismi riconosciuti sono un fattore chiave per aumentare la sicurezza e prevenire gli incidenti e l'inquinamento. Gli organismi riconosciuti hanno avviato un processo che dovrebbe portare all'armonizzazione delle loro norme e procedure. Tale processo dovrebbe essere promosso e sostenuto dalla legislazione comunitaria, in quanto dovrebbe avere un impatto positivo sulla sicurezza marittima nonché sulla competitività dell'industria navale europea.
- (17) L'armonizzazione delle norme degli organismi riconosciuti per la progettazione, la costruzione e il controllo periodico delle navi mercantili è un processo in corso. Pertanto, l'obbligo di avere una serie di proprie norme o la comprovata capacità di avere proprie norme dovrebbero essere considerati nel contesto del processo di armonizzazione e non dovrebbero costituire un ostacolo alle attività degli organismi riconosciuti o di potenziali aspiranti al riconoscimento.
- (18) È opportuno obbligare gli organismi riconosciuti ad aggiornare le rispettive norme tecniche e ad applicarle in modo coerente al fine di armonizzare le disposizioni relative alla sicurezza e di assicurare un'applicazione uniforme delle norme internazionali all'interno della Comunità. Ove le norme tecniche degli organismi riconosciuti siano identiche o molto simili, sarà opportuno prendere in considerazione il riconoscimento reciproco dei certificati relativi a materiali, equipaggiamenti e componenti nei casi appropriati, prendendo come riferimento la norma più rigorosa ed esigente.

⁽¹⁾ GUL 184 del 17.7.1999, pag. 23. Decisione modificata dalla decisione 2006/512/CE (GUL 200 del 22.7.2006, pag. 11).

- (19) Anche se, in linea teorica, ciascun organismo riconosciuto dovrebbe essere ritenuto responsabile soltanto ed esclusivamente in relazione alle parti che certifica, la responsabilità degli organismi riconosciuti e dei costruttori si conformerà alle condizioni concordate oppure, a seconda del caso, alla legge applicabile in ciascun singolo caso.
- (20) Poiché la trasparenza e lo scambio di informazioni tra gli interessati, nonché il diritto del pubblico di accedere alle informazioni, sono strumenti fondamentali per prevenire gli incidenti in mare, gli organismi riconosciuti dovrebbero fornire tutte le informazioni di carattere obbligatorio riguardanti le condizioni delle navi da loro classificate alle autorità di controllo dello Stato di approdo e metterle a disposizione del pubblico.
- (21) Al fine di impedire alle navi di cambiare classe per sottrarsi alle riparazioni necessarie, gli organismi riconosciuti dovrebbero procedere allo scambio di tutte le informazioni utili relative alle condizioni delle navi che cambiano classe e coinvolgere, ove necessario, lo Stato di bandiera.
- (22) La protezione dei diritti di proprietà intellettuale di cantieri navali, fornitori di equipaggiamento e armatori non dovrebbe impedire le normali operazioni commerciali e i servizi concordati contrattualmente tra le suddette parti.
- (23) L'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) istituita dal regolamento (CE) n. 1406/2002 ⁽¹⁾ dovrebbe fornire il sostegno necessario a garantire l'applicazione del presente regolamento.
- (24) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire stabilire le misure che devono essere adottate dagli organismi preposti all'ispezione, al controllo e alla certificazione delle navi che operano nella Comunità, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque, vista l'entità dell'intervento, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire, in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (25) Le misure che devono adottare gli Stati membri nelle relazioni con gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi sono stabilite nella direttiva .../.../CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del ... relativa alle disposizioni e alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime ⁽²⁾,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il presente regolamento stabilisce le misure che devono essere adottate dagli organismi preposti all'ispezione, al controllo e alla certificazione delle navi per conformarsi alle convenzioni internazionali sulla sicurezza in mare e sulla prevenzione dell'inquinamento marino, perseguendo nel contempo l'obiettivo della libera prestazione di servizi. Ciò comprende lo sviluppo e l'applicazione dei requisiti di sicurezza per lo scafo, per i macchinari e per gli impianti elettrici e di controllo delle navi che rientrano nell'ambito di applicazione delle convenzioni internazionali.

Articolo 2

Ai fini del presente regolamento, si intende per:

- a) «nave»:
qualsiasi nave che rientri nell'ambito di applicazione delle convenzioni internazionali;
- b) «convenzioni internazionali»:
la convenzione internazionale del 1° novembre 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS 74) ad eccezione del capo XI-2 del relativo allegato, la convenzione internazionale del 5 aprile 1966 sulla linea di carico e la convenzione internazionale del 2 novembre 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, con i relativi protocolli ed emendamenti e i codici aventi valore vincolante in tutti gli Stati membri nelle loro versioni aggiornate;
- c) «organismo»:
un soggetto giuridico, le sue controllate e qualsiasi altro soggetto sotto il suo controllo che, congiuntamente o separatamente, svolgono compiti che rientrano nell'ambito d'applicazione del presente regolamento;

⁽¹⁾ GU L 208 del 5.8.2002, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo del regolamento (CE) n. 1891/2006 (GU L 304 del 30.12.2006, pag. 1).

⁽²⁾ GUL ...

- d) «controllo»: ai fini del punto c): i diritti, i contratti o ogni altro mezzo, giuridico o di fatto che, separatamente o in combinazione tra di loro, conferiscono la possibilità di esercitare un'influenza decisiva su un soggetto giuridico oppure consentono a tale soggetto di svolgere i compiti che rientrano nell'ambito d'applicazione del presente regolamento;
- e) «organismo riconosciuto»: qualsiasi organismo riconosciuto a norma del presente regolamento;
- f) «autorizzazione»: l'atto con cui uno Stato membro autorizza o delega un organismo riconosciuto;
- g) «certificato statutario»: il certificato rilasciato da uno Stato di bandiera oppure per suo conto conformemente alle convenzioni internazionali;
- h) «norme e procedure»: le prescrizioni fissate da un organismo riconosciuto per la progettazione, la costruzione, l'equipaggiamento, la manutenzione e il controllo tecnico delle navi;
- i) «certificato di classe»: il documento rilasciato da un organismo riconosciuto che certifica l'idoneità delle navi a determinati impieghi o servizi secondo le norme e le procedure da esso fissate e rese pubbliche;
- j) «sede»: la località in cui è situata la sede legale, l'amministrazione centrale oppure in cui si svolge l'attività principale di un organismo.

Articolo 3

1. Gli Stati membri che desiderano autorizzare un organismo non ancora riconosciuto presentano alla Commissione una richiesta di riconoscimento corredata di informazioni esaurienti e documenti di prova circa il rispetto da parte dell'organismo dei criteri minimi definiti nell'allegato I e il requisito e il suo impegno a conformarsi alle disposizioni di cui all'articolo 8, paragrafo 4, e agli articoli 9, 10 e 11.

2. La Commissione, unitamente agli Stati membri che hanno presentato le rispettive richieste, procedono alla valutazione degli organismi oggetto di una richiesta di riconoscimento al fine di verificarne la conformità e l'impegno a conformarsi ai requisiti di cui al paragrafo 1.

3. La Commissione, secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 12, paragrafo 3, rifiuta il riconoscimento agli organismi che non rispettino i requisiti di cui al paragrafo 1 o le cui prestazioni costituiscano, sulla base dei criteri fissati conformemente all'articolo 14, una minaccia inaccettabile per la sicurezza o l'ambiente.

Articolo 4

1. Il riconoscimento è concesso dalla Commissione secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 12, paragrafo 3.

2. Il riconoscimento è concesso esclusivamente agli organismi che soddisfano i requisiti di cui all'articolo 3.

3. Il riconoscimento è concesso al pertinente soggetto giuridico capogruppo dell'insieme di soggetti giuridici che compongono l'organismo riconosciuto. Il riconoscimento include tutti i soggetti giuridici che contribuiscono a che detto

organismo assicuri la copertura dei suoi servizi in tutto il mondo.

4. La Commissione, in base a modalità determinate secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 12, paragrafo 3, può limitare il riconoscimento per taluni tipi di navi, per navi di una determinata stazza, per certe operazioni commerciali o per una combinazione di questi elementi, a seconda della capacità e delle competenze dimostrate dell'organismo interessato. In tal caso, la Commissione motiva la limitazione e indica le condizioni alle quali la medesima è eliminata o può essere estesa. La limitazione può essere riesaminata in qualsiasi momento.

5. La Commissione redige e tiene regolarmente aggiornato un elenco di tutti gli organismi riconosciuti ai sensi del presente articolo. Tale elenco è pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 5

Qualora la Commissione ritenga che un organismo riconosciuto non abbia rispettato i criteri minimi fissati nell'allegato I o i suoi obblighi a norma del presente regolamento, oppure che le prestazioni di un organismo riconosciuto in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento siano peggiorate significativamente pur non costituendo, tuttavia, una minaccia inaccettabile per la sicurezza o per l'ambiente, essa prescrive all'organismo riconosciuto interessato di adottare i necessari provvedimenti preventivi e correttivi entro i termini fissati al fine di garantire il pieno rispetto di tali criteri minimi e obblighi e, in particolare, eliminare ogni potenziale minaccia per la sicurezza o per l'ambiente o al fine di far fronte, altrimenti, alle cause del peggioramento delle prestazioni.

I provvedimenti preventivi e correttivi possono comprendere misure di protezione provvisorie nel caso in cui la minaccia potenziale per la sicurezza o per ambiente sia immediata.

Tuttavia, ferma restando la loro applicazione immediata, la Commissione comunica preliminarmente le misure che intende adottare a tutti gli Stati membri che hanno concesso l'autorizzazione all'organismo riconosciuto interessato.

Articolo 6

1. Oltre ai provvedimenti adottati a norma dell'articolo 5, la Commissione può, secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 12, paragrafo 2, infliggere ammende ad un organismo riconosciuto:

a) ove il mancato rispetto, in forma ripetuta o grave, dei criteri minimi fissati nell'allegato I o degli obblighi ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 4, o degli articoli 9, 10 e 11 oppure il peggioramento delle prestazioni riveli gravi deficienze nei suoi sistemi, strutture, procedure o controlli interni,

o

b) ove esso abbia intenzionalmente fornito alla Commissione informazioni inesatte, incomplete o fuorvianti nell'ambito della valutazione condotta dalla stessa a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, o abbia altrimenti ostacolato tale valutazione.

2. Fatto salvo il paragrafo 1, qualora l'organismo riconosciuto non intraprenda i provvedimenti preventivi e correttivi prescritti dalla Commissione, o intervenga con un ritardo ingiustificato, la Commissione può infliggere a detto organismo una penalità di mora fino a quando i provvedimenti richiesti non siano pienamente posti in essere.

3. Le ammende e le penalità di mora di cui ai paragrafi 1 e 2 sono dissuasive e commisurate sia alla gravità del caso che alla capacità economica dell'organismo riconosciuto interessato, tenendo conto, in particolare, della misura in cui la sicurezza o la tutela dell'ambiente ne è risultata compromessa.

Le ammende e le penalità di mora sono inflitte solo dopo che l'organismo riconosciuto e gli Stati membri interessati abbiano avuto la possibilità di presentare le loro osservazioni.

L'importo complessivo delle ammende e delle penalità di mora comminate non deve superare il 5 % del fatturato medio totale dell'organismo riconosciuto nel triennio di attività precedente, relativamente alle attività che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento.

4. La Corte di giustizia delle Comunità europee ha competenza giurisdizionale anche di merito per decidere sui ricorsi presentati avverso le decisioni con le quali la Commissione ha inflitto un'ammenda o una penalità di mora. Essa può estinguere, ridurre o aumentare l'ammenda o la penalità di mora inflitta.

Articolo 7

1. La Commissione revoca il riconoscimento di un organismo:

a) se il mancato rispetto in forma ripetuta e grave dei criteri minimi fissati nell'allegato I o dei suoi obblighi a norma del presente regolamento è tale da costituire una minaccia inaccettabile per la sicurezza o per l'ambiente;

b) se le mancate prestazioni in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento sono, in forma ripetuta e grave, tali da costituire una minaccia inaccettabile per la sicurezza o per l'ambiente;

c) se impedisce od ostacola ripetutamente la valutazione da parte della Commissione;

d) se non paga le ammende e/o le penalità di mora di cui all'articolo 6, paragrafi 1 e 2; o

(e) se cerca di ottenere la copertura finanziaria o il rimborso delle ammende inflitte ai sensi dell'articolo 6.

2. Ai fini delle lettere a) e b) del paragrafo 1, la Commissione decide sulla base di tutte le informazioni disponibili, ed in particolare in base:

a) ai risultati della propria valutazione dell'organismo riconosciuto interessato, a norma dell'articolo 8, paragrafo 1;

b) alle relazioni presentate dagli Stati membri a norma dell'articolo 10 della direttiva .../.../CE;

c) alle analisi dei sinistri in cui sono state coinvolte navi classificate dagli organismi riconosciuti;

d) ad ogni eventuale ripetersi delle deficienze di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera a);

e) alla misura in cui è colpita la flotta classificata dall'organismo riconosciuto; e

f) all'inefficacia dei provvedimenti di cui all'articolo 6, paragrafo 2.

3. La revoca del riconoscimento è decisa dalla Commissione, di propria iniziativa o su richiesta di uno Stato membro, secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 12, paragrafo 3, e dopo aver dato all'organismo riconosciuto interessato la possibilità di presentare le proprie osservazioni.

Articolo 8

1. Tutti gli organismi riconosciuti sono valutati dalla Commissione in collaborazione con lo Stato membro che ha presentato la corrispondente richiesta di riconoscimento, su base regolare e almeno ogni due anni, onde verificare se rispettano gli obblighi in applicazione del presente regolamento e se soddisfano i criteri minimi di cui all'allegato I. La valutazione deve limitarsi alle attività degli organismi riconosciuti che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento.

2. Nel selezionare gli organismi riconosciuti ai fini della valutazione, la Commissione dedica particolare attenzione alle prestazioni dell'organismo riconosciuto in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento, alla documentazione sui sinistri e alle relazioni presentate dagli Stati membri a norma dell'articolo 10 della direttiva .../.../CE.

3. La valutazione può comprendere una visita alle sedi regionali dell'organismo riconosciuto nonché un'ispezione a campione delle navi, sia in servizio sia in costruzione, a fini di verifica delle prestazioni dell'organismo riconosciuto. In tal caso la Commissione informa, ove opportuno, gli Stati membri in cui sono ubicate le sedi regionali. La Commissione comunica agli Stati membri una relazione sui risultati della valutazione.

4. Ciascun organismo riconosciuto mette annualmente a disposizione del comitato di cui all'articolo 12, paragrafo 1, i risultati dell'esame della gestione del suo sistema di qualità.

Articolo 9

1. Gli organismi riconosciuti garantiscono che la Commissione abbia accesso alle informazioni necessarie ai fini della valutazione di cui all'articolo 8, paragrafo 1. Nessuna clausola contrattuale può essere invocata per limitare tale accesso.

2. Gli organismi riconosciuti fanno sì che, nei contratti da essi conclusi con armatori o operatori ai fini del rilascio di certificati statuari o di certificati di classe per una determinata nave, il rilascio stesso sia subordinato alla condizione che i soggetti terzi non si oppongano all'accesso degli ispettori della Commissione alla nave ai fini dell'articolo 8, paragrafo 1.

Articolo 10

1. Gli organismi riconosciuti si consultano periodicamente per mantenere l'equivalenza e tendere all'armonizzazione delle rispettive norme e procedure e della loro applicazione. Essi collaborano tra loro ai fini di un'interpretazione coerente delle convenzioni internazionali, fatti salvi i poteri degli Stati di bandiera. Gli organismi riconosciuti, nei casi in cui ciò sia opportuno, concordano le condizioni tecniche e procedurali in base alle quali essi riconoscono reciprocamente i certificati relativi a materiali, equipaggiamenti e componenti, rilasciati in base a norme equivalenti, prendendo come riferimento le norme più rigorose ed esigenti.

Qualora non sia possibile raggiungere un accordo sul riconoscimento reciproco per gravi motivi di sicurezza, gli organismi riconosciuti ne indicano chiaramente le ragioni.

Qualora un organismo riconosciuto accerti mediante ispezione o altrimenti che il materiale, un elemento dell'equipaggiamento o un componente non è conforme al suo certificato, detto organismo può rifiutare di autorizzare la sistemazione a bordo di tale materiale, elemento dell'equipaggiamento o componente. L'organismo riconosciuto informa senza indugio gli altri organismi riconosciuti, indicando le ragioni del suo rifiuto.

Gli organismi riconosciuti riconoscono, ai fini della classificazione, i certificati dell'equipaggiamento marittimo recante il marchio di conformità a norma della direttiva 96/98/CE del Consiglio, del 20 dicembre 1996, sull'equipaggiamento marittimo ⁽¹⁾.

Essi trasmettono periodicamente alla Commissione e agli Stati membri relazioni periodiche sui principali sviluppi relativi alle norme e al riconoscimento reciproco dei certificati per materiali, equipaggiamento e componenti.

2. La Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio entro il ... (*), una relazione basata su uno studio indipendente, riguardo al livello raggiunto nel processo di armonizzazione delle norme e delle procedure e al riconoscimento reciproco dei certificati relativi a materiale, equipaggiamento e componenti.

3. Gli organismi riconosciuti collaborano con l'amministrazione del controllo dello Stato d'approdo riguardo alle navi che rientrano nella loro classe, in particolare per agevolare l'eliminazione delle deficienze o delle altre irregolarità accertate.

4. Gli organismi riconosciuti forniscono alle amministrazioni di tutti gli Stati membri che hanno concesso una delle autorizzazioni previste all'articolo 3 della direttiva .../.../CE (*) e alla Commissione tutte le informazioni pertinenti in merito alla flotta iscritta nella loro classe, ai trasferimenti, alle modifiche, alle sospensioni e alle revoche di classe, indipendentemente dalla bandiera battuta dalle navi.

Le informazioni relative ai trasferimenti, alle modifiche, alle sospensioni e alle revoche di classe, comprese le informazioni sulle visite programmate, ma non effettuate, o sui ritardi nell'applicazione delle raccomandazioni o delle condizioni di classe, sulle condizioni operative o sulle restrizioni operative stabilite nei confronti delle navi della loro classe, indipendentemente dalla bandiera battuta, sono altresì comunicate elettronicamente alla banca dati comune delle ispezioni utilizzata dagli Stati membri per l'attuazione della direttiva .../.../CE, nello stesso momento in cui sono registrate all'interno dei sistemi dell'organismo riconosciuto e comunque entro 72 ore dall'evento che ha fatto sorgere l'obbligo di comunicare le informazioni. Tali informazioni, ad eccezione delle raccomandazioni e delle condizioni di classe i cui termini di adempimento non siano ancora scaduti, sono pubblicate nel sito web di detti organismi riconosciuti.

5. Gli organismi riconosciuti non rilasciano certificati statuari ad una nave, indipendentemente dalla bandiera battuta, che venga declassata o che cambi classe per motivi di sicurezza se non dopo aver dato l'opportunità all'amministrazione competente dello Stato di bandiera di pronunciarsi entro un termine ragionevole sulla necessità o meno di un'ispezione completa.

6. In caso di trasferimento della classe di una nave da un organismo riconosciuto ad un altro, l'organismo precedente fornisce senza indugio all'organismo ricevente il fascicolo completo dei precedenti della nave e, in particolare, gli comunica:

- a) gli eventuali ritardi nell'esecuzione delle visite;
- b) gli eventuali ritardi nell'applicazione delle raccomandazioni e delle condizioni di classe;

⁽¹⁾ GU L 46 del 17.2.1997, pag. 25. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2002/84/CE (GU L 324 del 29.11.2002, pag. 53).

(*) Cinque anni dall'entrata in vigore del presente regolamento

- c) le condizioni operative stabilite nei confronti della nave; e
- d) le restrizioni operative stabilite nei confronti della nave.

L'organismo ricevente può rilasciare nuovi certificati della nave solo una volta che saranno state effettuate con successo tutte le visite in ritardo e sarà stato dato seguito alle raccomandazioni o condizioni di classe precedentemente pronunciate nei confronti della nave, come stabilito dall'organismo precedente.

Prima del rilascio dei certificati l'organismo ricevente deve notificare al precedente la data di rilascio dei certificati e confermare la data, il luogo e le misure adottate per porre rimedio ai ritardi nell'esecuzione delle visite o nell'applicazione delle raccomandazioni e delle condizioni di classe.

Gli organismi riconosciuti fissano e attuano prescrizioni comuni adeguate per i casi di trasferimento di classe che richiedono precauzioni particolari. Tali casi devono comprendere, quanto meno, il trasferimento di classe di navi di quindici anni o più e il trasferimento da un organismo non riconosciuto ad un organismo riconosciuto.

Gli organismi riconosciuti collaborano per dare corretta attuazione alle disposizioni del presente paragrafo.

Articolo 11

1. Entro ... (*), gli organismi riconosciuti istituiscono e mantengono, conformemente alle norme internazionali di qualità applicabili, un sistema indipendente di valutazione e di certificazione della qualità, al quale possono partecipare, con funzioni consultive, le associazioni professionali interessate che operano nell'industria della navigazione.

2. Il sistema di valutazione e di certificazione della qualità espleta i seguenti compiti:

- a) valutazione periodica dei sistemi di gestione della qualità degli organismi riconosciuti, in conformità ai criteri delle norme di qualità ISO 9001;
- b) certificazione dei sistemi di gestione della qualità degli organismi riconosciuti, compresi gli organismi per i quali una richiesta di riconoscimento è stata presentata conformemente all'articolo 3;
- c) elaborazione di interpretazioni delle norme di gestione della qualità riconosciute a livello internazionale, in particolare per adeguarle alla natura specifica e agli obblighi degli organismi riconosciuti; e
- d) redazione di raccomandazioni individuali e collettive in vista del miglioramento delle procedure e dei meccanismi di controllo interno degli organismi riconosciuti.

3. Il sistema di valutazione e di certificazione della qualità è dotato del regime di autorità interna e delle competenze necessari per operare in modo indipendente rispetto agli organismi riconosciuti e dispone dei mezzi necessari per svolgere efficacemente le sue funzioni conformemente alle norme professionali

(*) Ventiquattro mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.

più elevate. Il sistema di valutazione e di certificazione della qualità stabilisce i suoi metodi di lavoro e le sue norme procedurali.

4. Il sistema di valutazione e di certificazione della qualità adotta un piano di lavoro annuale.

5. Il sistema di valutazione e di certificazione della qualità può richiedere l'assistenza di altri organismi esterni di valutazione della qualità.

6. Il sistema di valutazione e di certificazione della qualità fornisce alle parti interessate, compresi gli Stati di bandiera e la Commissione, tutte le informazioni relative al proprio piano di lavoro annuale, nonché le proprie osservazioni e raccomandazioni, in particolare per quanto riguarda le situazioni in cui la sicurezza possa essere stata compromessa.

7. Il sistema di valutazione e di certificazione della qualità è oggetto di una valutazione periodica da parte della Commissione.

8. La Commissione riferisce agli Stati membri sui risultati e sulle conseguenze della sua valutazione.

Articolo 12

1. La Commissione è assistita dal comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (COSS), istituito dal regolamento (CE) n. 2099/2002 ⁽¹⁾.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 3 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6 della decisione 1999/468/CE è fissato a tre mesi.

4. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 bis, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Articolo 13

1. Il presente regolamento può essere modificato, senza che ne risulti esteso l'ambito d'applicazione, per aggiornare i criteri minimi di cui all'allegato I prendendo in considerazione in particolare le pertinenti decisioni dell'IMO,

Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 12, paragrafo 4.

⁽¹⁾ GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo del regolamento (CE) n. 93/2007 della Commissione (GU L 22 del 31.1.2007, pag. 12).

2. Le modifiche delle convenzioni internazionali definite all'articolo 2, lettera b) del presente regolamento possono essere escluse dall'ambito di applicazione del presente regolamento in base all'articolo 5 del regolamento (CE) n. 2099/2002.

Articolo 14

1. La Commissione adotta e pubblica:

- a) i criteri intesi a misurare l'efficacia delle norme e delle procedure, così come delle prestazioni degli organismi riconosciuti quanto alla sicurezza e alla prevenzione dell'inquinamento relativamente alle loro navi classificate, tenendo conto, in particolare, dei dati prodotti dal memorandum d'intesa di Parigi relativo al controllo da parte dello Stato di approdo e/ o da altri programmi analoghi, e
- b) i criteri intesi a determinare quando tali prestazioni debbano essere considerate una minaccia inaccettabile per la sicurezza o per l'ambiente, tenendo conto delle circostanze specifiche relative a organismi di piccole dimensioni o altamente specializzati.

Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, completandolo, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 12, paragrafo 4.

2. Le misure intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento completandolo relativamente all'attuazione dell'articolo 6 e, se del caso, dell'articolo 7, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 12, paragrafo 4.

3. Fatta salva l'applicazione immediata dei criteri minimi di cui all'allegato I, la Commissione può, secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 12, paragrafo 3, adottare norme sulla loro interpretazione e considerare la possibilità di fissare obiettivi per i criteri minimi generali di cui alla parte A, punto 3, dell'allegato I.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a ..., addì

Per il Parlamento europeo

Il presidente

...

Articolo 15

1. Gli organismi che, al momento dell'entrata in vigore del presente regolamento, abbiano ottenuto il riconoscimento conformemente alla direttiva 94/57/CE, conservano tale riconoscimento, alle condizioni di cui al paragrafo 2.

2. Fatti salvi gli articoli 5 e 7, la Commissione riesamina tutti i riconoscimenti limitati concessi in applicazione della direttiva 94/57/CE alla luce dell'articolo 4, paragrafo 3 del presente regolamento entro ... (*) al fine di decidere, secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 12, paragrafo 3, se occorra sostituire o eliminare le limitazioni. Le limitazioni restano in vigore fino a quando la Commissione non abbia preso una decisione in proposito.

Articolo 16

Nel corso della valutazione effettuata ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, la Commissione verifica che il titolare del riconoscimento sia, in seno all'organismo, il soggetto giuridico pertinente cui si applicano le disposizioni del presente regolamento. In caso contrario, essa prende una decisione che modifica detto riconoscimento.

Ove la Commissione modifichi il riconoscimento, gli Stati membri adeguano gli accordi da essi conclusi con l'organismo riconosciuto tenendo conto della modificazione stessa.

Articolo 17

La Commissione informa ogni due anni il Parlamento europeo ed il Consiglio in merito all'applicazione del presente regolamento.

Articolo 18

I riferimenti alla direttiva 94/57/CE nella normativa comunitaria e nazionale sono considerati, se del caso, come riferimenti al presente regolamento e vanno letti secondo la tavola di corrispondenza contenuta nell'allegato II.

Articolo 19

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

Per il Consiglio

Il presidente

...

(*) Dodici mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento.

ALLEGATO I

CRITERI MINIMI PER GLI ORGANISMI**(di cui all'articolo 3)****A. CRITERI MINIMI GENERALI**

1. Un organismo riconosciuto deve avere personalità giuridica nello Stato in cui ha sede. La sua contabilità deve essere certificata da revisori indipendenti.
2. L'organismo riconosciuto deve poter dimostrare di avere una vasta esperienza in materia di valutazione degli aspetti inerenti alla progettazione e alla costruzione di navi mercantili.
3. L'organismo riconosciuto deve disporre, in ogni momento, di personale dirigente, tecnico, di supporto e di ricerca proporzionato alla dimensione della flotta iscritta nella sua classe, alla sua composizione e alla partecipazione dell'organismo alla costruzione e alla conversione delle navi. L'organismo riconosciuto deve essere in grado di assegnare a tutte le sedi di lavoro, in funzione delle esigenze, mezzi e personale proporzionati ai compiti da svolgere conformemente ai criteri generali minimi di cui ai punti 6 e 7 e ai criteri minimi specifici di cui alla parte B.
4. L'organismo riconosciuto deve avere ed applicare una serie di proprie norme e procedure complete, o la corrispondente comprovata capacità, in materia di progettazione, costruzione e controllo periodico delle navi mercantili, tali da possedere la qualità di norme riconosciute a livello internazionale. Tali norme e procedure devono essere pubblicate nonché tenute costantemente aggiornate e migliorate attraverso programmi di ricerca e sviluppo.
5. L'organismo riconosciuto deve pubblicare annualmente il proprio registro navale o mantenerlo in una banca dati elettronica accessibile al pubblico.
6. L'organismo riconosciuto non deve essere controllato dagli armatori o dai costruttori, né da altri terzi coinvolti commercialmente nella costruzione, nell'armamento, nella riparazione o nell'esercizio di navi. L'organismo riconosciuto non deve dipendere essenzialmente da un'unica impresa commerciale per quanto concerne le sue entrate. L'organismo riconosciuto non deve svolgere attività di classificazione o statutarie se è esso stesso armatore o esercente della nave oppure ha legami professionali, personali o familiari con questi ultimi. Tale incompatibilità si applica parimenti agli ispettori alle dipendenze dell'organismo riconosciuto.
7. L'organismo riconosciuto deve operare conformemente alle disposizioni stabilite nell'allegato della risoluzione A.789(19) dell'IMO relativa alle disposizioni in materia di visite di controllo e funzioni di certificazione degli organismi riconosciuti che agiscono per conto dell'amministrazione, nella misura in cui tali disposizioni siano applicabili ai sensi del presente regolamento.

B. CRITERI SPECIFICI MINIMI

1. L'organismo riconosciuto deve assicurare una copertura mondiale grazie ai suoi ispettori esclusivi o, in casi eccezionali e debitamente giustificati, grazie agli ispettori esclusivi di altri organismi riconosciuti.
2. L'attività dell'organismo riconosciuto deve essere disciplinata da un codice etico.
3. L'organismo riconosciuto deve essere gestito e amministrato in modo tale da tutelare il carattere riservato delle informazioni richieste dall'amministrazione.
4. L'organismo riconosciuto deve fornire le informazioni pertinenti all'amministrazione, alla Commissione e agli interessati.
5. L'organismo riconosciuto, come pure gli ispettori e il personale tecnico da esso impiegati, svolgono le proprie attività senza alcun pregiudizio dei diritti di proprietà intellettuale di cantieri navali, fornitori di equipaggiamento e armatori, compresi brevetti, licenze, know-how o qualunque tipo di conoscenza la cui utilizzazione sia giuridicamente protetta a livello comunitario o nazionale; in nessun caso, e fermi restando i poteri di valutazione degli Stati membri e della Commissione e, in particolare, il disposto dell'articolo 9, né l'organismo riconosciuto, né gli ispettori, né il personale tecnico da esso impiegato possono trasmettere o divulgare dati commercialmente sensibili ottenuti nel corso delle loro attività di ispezione, verifica e supervisione di nuove costruzioni e riparazioni di navi.
6. La direzione dell'organismo riconosciuto deve definire, documentare e programmare la propria politica, i propri obiettivi ed impegni in materia di qualità e deve assicurare che tale politica sia compresa, attuata e mantenuta a tutti i livelli nell'organismo riconosciuto. La politica dell'organismo riconosciuto deve fondarsi su obiettivi e indicatori di prestazioni relativi alla sicurezza e alla prevenzione dell'inquinamento.

7. L'organismo riconosciuto deve assicurare quanto segue:
- a) le sue norme e procedure sono stabilite e aggiornate in modo sistematico;
 - b) le sue norme e procedure sono rispettate ed è istituito un sistema interno di misura della qualità del servizio rispetto a tali norme e procedure;
 - c) sono soddisfatti i requisiti dell'attività statutaria che l'organismo riconosciuto è autorizzato a svolgere ed è istituito un sistema interno di misura della qualità del servizio rispetto all'osservanza delle convenzioni internazionali;
 - d) sono definiti e documentati le responsabilità, i poteri e l'interrelazione del personale la cui attività incide sulla qualità dei servizi dell'organismo riconosciuto;
 - e) tutte le attività sono svolte in condizioni controllate;
 - f) è in vigore un sistema di supervisione che controlla le operazioni e le attività svolte dagli ispettori e dal personale tecnico e amministrativo impiegato dall'organismo riconosciuto;
 - g) gli ispettori hanno una conoscenza approfondita del tipo di nave sul quale effettuano le loro attività per quanto attiene alla specifica ispezione da svolgere e delle norme applicabili in materia;
 - h) è attuato un sistema di qualificazione e aggiornamento costante degli ispettori;
 - i) è tenuta una documentazione per dimostrare il grado di realizzazione degli standard richiesti per gli aspetti inerenti ai servizi svolti, nonché l'efficace funzionamento del sistema di qualità;
 - j) è applicato un vasto sistema di audit interni pianificati e documentati riguardo alle attività inerenti alla qualità in tutte le sedi;
 - k) le ispezioni e le visite statutarie previste dal sistema armonizzato di visite e di certificazione alle quali l'organismo riconosciuto è autorizzato a procedere sono effettuate conformemente alle disposizioni dell'allegato e dell'appendice della risoluzione IMO A.948(23) relativa agli orientamenti per le visite nell'ambito del sistema armonizzato di visite e di certificazione;
 - l) tra i servizi centrali e regionali dell'organismo riconosciuto e tra gli organismi riconosciuti di classifica e i rispettivi ispettori sono definite modalità chiare e dirette in materia di responsabilità e di controllo.
8. L'organismo riconosciuto deve avere sviluppato, applicato e mantenuto in funzione un sistema di qualità interno efficace basato su elementi pertinenti di norme di qualità riconosciute a livello internazionale e conformi alle norme EN ISO/IEC 17020:2004 (organismi responsabili dell'ispezione) e EN ISO 9001:2000 (sistemi di gestione della qualità, requisiti), in base all'interpretazione e alla certificazione date dal sistema di valutazione e di certificazione della qualità di cui all'articolo 11, paragrafo 1.
9. Le norme e le procedure dell'organismo riconosciuto devono essere attuate in modo tale che l'organismo abbia sempre la possibilità di formulare, in base alle proprie conoscenze e valutazioni, una dichiarazione affidabile e oggettiva circa la sicurezza delle navi interessate, per mezzo dei certificati di classe sulla base dei quali possono essere rilasciati i certificati statuari.
10. L'organismo riconosciuto deve possedere i mezzi necessari per valutare, ai fini della certificazione, attraverso il ricorso a professionisti qualificati e conformemente alle disposizioni stabilite nell'allegato della risoluzione A.913 (22) dell'IMO relativa alle linee guida per l'applicazione del Codice internazionale di gestione della sicurezza (codice ISM, *International Safety Management*) da parte delle amministrazioni, l'attuazione e il mantenimento del sistema di gestione della sicurezza, sia a terra che sulle navi.
11. L'organismo riconosciuto deve consentire ai rappresentanti dell'amministrazione ed alle altre parti interessate di partecipare all'elaborazione delle proprie norme e procedure.
-

ALLEGATO II

TAVOLA DI CORRISPONDENZA

Direttiva 94/57/CE	Direttiva .../.../CE	Il presente regolamento
Articolo 1	Articolo 1	Articolo 1
Articolo 2, lettera a)	Articolo 2, lettera a)	Articolo 2, lettera a)
Articolo 2, lettera b)	Articolo 2, lettera b)	—
Articolo 2, lettera c)	Articolo 2, lettera c)	—
Articolo 2, lettera d)	Articolo 2, lettera d)	Articolo 2, lettera b)
Articolo 2, lettera e)	Articolo 2, lettera e)	Articolo 2, lettera c)
—	Articolo 2, lettera f)	Articolo 2, lettera d)
Articolo 2, lettera f)	Articolo 2, lettera g)	Articolo 2, lettera e)
Articolo 2, lettera g)	Articolo 2, lettera h)	Articolo 2, lettera f)
Articolo 2, lettera h)	Articolo 2, lettera i)	Articolo 2, lettera g)
Articolo 2, lettera i)	Articolo 2, lettera k)	Articolo 2, lettera i)
—	Articolo 2, lettera j)	Articolo 2, lettera h)
Articolo 2, lettera j)	Articolo 2, lettera l)	—
Articolo 2, lettera k)	—	Articolo 2, lettera j)
Articolo 3	Articolo 3	
Articolo 4, paragrafo 1, prima frase	—	Articolo 3, paragrafo 1
Articolo 4, paragrafo 1, seconda frase	—	Articolo 3, paragrafo 2
Articolo 4, paragrafo 1, terza frase	—	—
Articolo 4, paragrafo 1, quarta frase	—	Articolo 4, paragrafo 1
—	—	Articolo 3, paragrafo 3
—	—	Articolo 4, paragrafi 2, 3 e 4
—	—	Articolo 5
—	—	Articolo 6
—	—	Articolo 7
Articolo 5, paragrafo 1	Articolo 4, paragrafo 1	—
Articolo 5, paragrafo 3	Articolo 4, paragrafo 2	—
Articolo 6, paragrafi 1, 2, 3 e 4	Articolo 5, paragrafi 1, 2, 3 e 4	—
Articolo 6, paragrafo 5	—	—

Direttiva 94/57/CE	Direttiva .../.../CE	Il presente regolamento
Articolo 7	Articolo 6	Articolo 12
Articolo 8, paragrafo 1, primo trattino	Articolo 7, paragrafo 1, primo comma, lettera a)	—
Articolo 8, paragrafo 1, secondo trattino	—	Articolo 13, paragrafo 1
Articolo 8, paragrafo 1, terzo trattino	Articolo 7, paragrafo 1, primo comma, lettera b)	—
—	Articolo 7, paragrafo 1, secondo comma	Articolo 13, paragrafo 1, secondo comma
Articolo 8, paragrafo 2	Articolo 7, paragrafo 2	—
Articolo 8, paragrafo 2, secondo comma	—	Articolo 13, paragrafo 2
Articolo 9, paragrafo 1,	—	—
Articolo 9, paragrafo 2	—	—
Articolo 10, paragrafo 1, frase introduttiva	Articolo 8	—
Articolo 10, paragrafo 1, lettere a), b), e c), paragrafi 2, 3 e 4	—	—
Articolo 11, paragrafi 1 e 2	Articolo 9, paragrafi 1 e 2	—
Articolo 11, paragrafi 3 e 4	—	Articolo 8, paragrafi 1 e 2
Articolo 12	Articolo 10	—
Articolo 13	—	—
Articolo 14	Articolo 11, paragrafi 1 e 2	—
—	Articolo 11, paragrafo 3	—
—	Articolo 12	—
—	—	Articolo 9
Articolo 15, paragrafo 1	—	—
—	—	Articolo 10, paragrafi 1 e 2
Articolo 15, paragrafo 2	—	Articolo 10, paragrafo 3
Articolo 15, paragrafo 3	—	Articolo 10, paragrafo 4
Articolo 15, paragrafo 4	—	Articolo 10, paragrafo 5
Articolo 15, paragrafo 5	—	Articolo 10, paragrafo 6, primo, secondo, terzo e quinto comma
—	—	Articolo 10, paragrafo 6, quarto comma
Articolo 16	Articolo 13	—
Articolo 17	Articolo 16	—
—	Articolo 14	—
—	Articolo 15	—

Direttiva 94/57/CE	Direttiva .../.../CE	Il presente regolamento
—	—	Articolo 11
—	—	Articolo 14
—	—	Articolo 15
—	—	Articolo 16
—	—	Articolo 17
—	—	Articolo 18
—	—	Articolo 19
Allegato	—	Allegato I
—	Allegato I	—
—	Allegato II	Allegato II

MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

I. INTRODUZIONE

Nel quadro della procedura di codecisione (articolo 251 del TCE) il Consiglio ha raggiunto, il 30 novembre 2007, un accordo politico su due distinti strumenti giuridici basati sulla corrispondente proposta della Commissione ⁽¹⁾: un progetto di direttiva relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime (rifusione) e un regolamento relativo alle disposizioni e alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi (rifusione). Il presente documento riguarda la parte della proposta della Commissione che costituisce il regolamento rifiuto. ⁽²⁾

In seguito alla messa a punto giuridico e linguistica, il Consiglio ha adottato la posizione comune in data 6 giugno 2008.

Nell'adottare la sua posizione, il Consiglio ha tenuto conto dei pareri del Comitato economico e sociale ⁽³⁾ e del Comitato delle regioni ⁽⁴⁾. Numerosi emendamenti del Parlamento europeo, adottati in prima lettura il 25 aprile 2007 ⁽⁵⁾, sono stati inseriti o tenuti in conto nel testo corrispondente, che faccia parte della direttiva o del regolamento, conformemente alla posizione del Consiglio.

La direttiva mira a rifondere le successive modifiche della direttiva 94/57/CE che stabilisce le disposizioni e norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni delle navi e rilasciano i relativi certificati, i cosiddetti organismi riconosciuti. Inoltre, talune disposizioni della direttiva esistente sono modificate per semplificarle o armonizzarle o per rafforzare le attuali norme, per esempio potenziando il controllo degli organismi riconosciuti e riformando il regime delle sanzioni a carico dei soggetti che non soddisfano i criteri minimi per il riconoscimento.

II. ANALISI DELLA POSIZIONE COMUNE

a) Forma dell'atto giuridico

La questione principale sollevata durante le discussioni negli organi del Consiglio è stata la forma dell'atto giuridico proposto dalla Commissione. Varie disposizioni della direttiva proposta devono essere interpretate nel senso di imporre oneri direttamente ovvero di trasferire alla Commissione la competenza per imporre tali oneri a privati, in questo caso gli organismi riconosciuti. Ciò è stato confermato dal Servizio giuridico del Consiglio nel parere dell'8 ottobre 2007 (doc. 13616/07) in cui esso si esprime a favore dell'opportunità di adottare l'atto sotto forma di regolamento o, in alternativa, di riformulare le disposizioni in questione ovvero di scindere l'atto in una direttiva e un regolamento.

Nel suo accordo politico, il Consiglio ha convenuto di scindere il testo in due strumenti distinti, una direttiva e un regolamento. La direttiva comprende le disposizioni rivolte agli Stati membri relative alle loro relazioni con gli organismi riconosciuti, mentre il regolamento contiene l'insieme delle disposizioni relative al riconoscimento a livello comunitario, ossia la concessione e il ritiro del riconoscimento da parte della Commissione, gli obblighi e i criteri che gli organismi devono soddisfare per essere ammissibili al riconoscimento comunitario, nonché le eventuali sanzioni a carico degli organismi riconosciuti in caso di inadempienza di tali obblighi e criteri.

b) Questioni principali connesse al regolamento

Oltre alla decisione di includere in un nuovo regolamento tutte le disposizioni relative al riconoscimento comunitario degli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo nelle navi, il Consiglio ha ritenuto opportuno modificare queste disposizioni per maggiore chiarezza o in seguito alle considerazioni seguenti:

⁽¹⁾ La Commissione ha trasmesso, il 30 gennaio 2006, la proposta di direttiva rifiuto relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime (doc. 5912/06 MAR 11 ENV 50 CODEC 95).

⁽²⁾ La posizione comune del Consiglio relativa al progetto di direttiva è riportata nel doc. 5724/08, la relativa motivazione nel doc. 5724/08 ADD 1.

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

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

⁽⁵⁾ Doc. 8724/07 CODEC 389 MAR 28 ENV 206 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

1) *Portata del riconoscimento e criteri minimi per il riconoscimento*

Il Consiglio, al pari del Parlamento europeo, ritiene importante sottolineare che l'organismo da riconoscere, indipendentemente dalla struttura societaria, dovrebbe prestare servizi a livello mondiale. In caso di riconoscimento limitato, la posizione comune assicura la trasparenza per quanto concerne i motivi della limitazione e le condizioni alle quali la medesima può essere modificata. Per evitare ogni abbassamento dei criteri minimi per il riconoscimento, la posizione comune prevede la possibilità di fissare, mediante la procedura di comitato, norme sull'interpretazione e obiettivi per tali criteri, in particolare per quanto concerne il numero di membri del personale che viene impiegato dagli organismi riconosciuti.

2) *Imposizione di ammende agli organismi riconosciuti*

Secondo il Consiglio, gli Stati membri devono essere informati mediante la procedura consultiva di ogni decisione che la Commissione dovesse adottare per imporre ammende agli organismi riconosciuti che non adempiono gli obblighi che derivano loro dal regolamento.

3) *Armonizzazione delle norme e delle procedure degli organismi riconosciuti e riconoscimento reciproco dei certificati da essi rilasciati*

Il Consiglio approva la proposta della Commissione di incoraggiare gli organismi riconosciuti ad armonizzare ulteriormente le rispettive norme e procedure e ad esaminare quando riconoscere reciprocamente i rispettivi certificati relativi a materiali, equipaggiamenti e componenti. La posizione comune prevede tuttavia una serie di clausole di salvaguardia. Queste ultime riguardano i casi in cui non sia possibile raggiungere un accordo sul riconoscimento reciproco dei certificati tra gli organismi riconosciuti o i casi in cui il materiale, un elemento dell'equipaggiamento o una componente non è conforme al suo certificato.

In linea con il Parlamento europeo, la Commissione è invitata a presentare una relazione riguardo al livello raggiunto nel processo di armonizzazione delle norme e procedure degli organismi riconosciuti e nel riconoscimento reciproco dei certificati da essi rilasciati.

4) *Valutazione e certificazione dei sistemi di gestione della qualità degli organismi riconosciuti*

Il Consiglio condivide appieno le grandi linee della proposta della Commissione secondo cui gli organismi riconosciuti istituiscono un'entità responsabile della valutazione e della certificazione dei loro sistemi di gestione della qualità. In gran parte in linea con l'emendamento del Parlamento europeo, il Consiglio sottolinea nella posizione comune che ciò dovrebbe essere effettuato conformemente alle norme internazionali di qualità applicabili e alla consulenza fornita dalle associazioni professionali interessate che operano nell'industria della navigazione.

Le altre modifiche apportate dal Consiglio alle disposizioni relative a questo sistema di valutazione e certificazione della qualità mirano in particolare a razionalizzare i compiti di questa entità e a precisare che deve essere dotato della governance e delle competenze necessarie per operare in modo autonomo rispetto agli organismi riconosciuti.

5) *Introduzione della procedura di regolamentazione con controllo*

In conformità della decisione relativa alla procedura di comitato ⁽¹⁾, il Consiglio introduce nella sua posizione comune la procedura di regolamentazione con controllo per modificare il regolamento conformemente alle modifiche delle convenzioni, protocolli, codici e risoluzioni internazionali, aggiornare i criteri minimi per il riconoscimento e adottare criteri intesi a misurare l'efficacia delle norme, procedure e prestazioni degli organismi riconosciuti quanto alla sicurezza e prevenzione dell'inquinamento.

III. EMENDAMENTI

La posizione comune riprende integralmente, parzialmente o in linea di principio numerosi emendamenti adottati in prima lettura dal Parlamento europeo, ossia gli emendamenti 6, 11, 12, 15, 16, 17, 18, 20, 25, 26, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 50, 52, 53, 54, 55, 56, 59, 60, 61, 62, 64, 66, 68, 69, 71 e 74. Le corrispondenti disposizioni sono spesso coerenti con gli emendamenti, ma non identiche, a causa del necessario adeguamento del testo risultante dalla scissione della proposta iniziale in due strumenti distinti.

⁽¹⁾ Decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione, quale modificata dalla decisione 2006/512/CE del Consiglio, del 17 luglio 2006 (GU L 200 del 22.7.2006, pag. 11).

Gli altri emendamenti non sono stati accolti in quanto, secondo il Consiglio, essi non sono compatibili con le procedure del riconoscimento comunitario (emendamento 14), non sono molto chiari o sembrano ridondanti (emendamenti 19, 23, 57 e 67) o non sono compatibili con l'approccio del Consiglio all'istituzione di un'entità responsabile della valutazione e della certificazione dei sistemi di gestione della qualità degli organismi riconosciuti (emendamenti 63, 65 e in parte 74).

IV. CONCLUSIONE

Il Consiglio ritiene che la posizione comune costituisca il modo adeguato per prevedere disposizioni relative al riconoscimento degli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi a livello comunitario mediante l'adozione di un regolamento, accompagnato da una direttiva che stabilisce le disposizioni cui devono attenersi gli Stati membri nelle loro relazioni con tali organi.

Il testo della posizione comune riprende molti degli emendamenti del Parlamento europeo. Il Consiglio auspica l'avvio di discussioni costruttive con il Parlamento europeo al fine di giungere ad un accordo quanto prima possibile.

POSIZIONE COMUNE (CE) N. 19/2008**definita dal Consiglio il 6 giugno 2008****in vista dell'adozione del regolamento (CE) n. .../2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del
..., relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

(2008/C 190 E/02)

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 ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato delle regioni ⁽²⁾,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽³⁾,

considerando quanto segue:

- (1) Nell'ambito della politica comune dei trasporti è necessario adottare ulteriori provvedimenti al fine di migliorare la sicurezza del trasporto via mare. Tali provvedimenti comprendono disposizioni in materia di responsabilità per i danni causati ai passeggeri, giacché è importante garantire un adeguato livello di risarcimento ai passeggeri coinvolti in incidenti durante il trasporto via mare.
- (2) Il protocollo del 2002 della Convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio è stato adottato il 1° novembre 2002 sotto gli auspici dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO). La Comunità e i suoi Stati membri si trovano in fase di decisione in merito all'adesione o alla ratifica di detto protocollo.
- (3) La Convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio, quale modificata dal protocollo del 2002 (in prosieguo «la Convenzione di Atene»), si applica unicamente al trasporto internazionale. Nel mercato interno per i servizi di trasporto marittimi è stata eliminata la distinzione tra trasporto nazionale e trasporto internazionale e, all'interno della Comunità, è pertanto opportuno disporre dello stesso livello e tipo di responsabilità sia nel caso del trasporto internazionale che del trasporto nazionale.
- (4) Il 19 ottobre 2006 il Comitato giuridico dell'IMO ha adottato la riserva e gli orientamenti per l'attuazione della Convenzione di Atene (in appresso «gli orientamenti IMO») che riguardano alcune questioni relative alla

Convenzione di Atene, in particolare il risarcimento dei danni connessi al terrorismo, e, in quanto tali, gli orientamenti IMO possono essere considerati *lex specialis*.

- (5) Il presente regolamento integra e rende vincolanti alcune parti degli orientamenti IMO. A tal fine, in particolare, le disposizioni dei suddetti orientamenti in cui figura il verbo *dovere* al condizionale dovrebbero essere intese come aventi carattere vincolante.
- (6) Le disposizioni della Convenzione di Atene (allegato I) e degli orientamenti IMO (allegato II) dovrebbero essere intese, *mutatis mutandis*, nel contesto della normativa comunitaria.
- (7) Le materie disciplinate dagli articoli 17 e 17 bis della Convenzione di Atene rientrano nella competenza esclusiva della Comunità europea nella misura in cui tali articoli incidono sulle norme fissate dal regolamento (CE) n. 44/2001 del Consiglio, del 22 dicembre 2000, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale ⁽⁴⁾. In tale misura, tali due disposizioni formeranno parte dell'ordinamento giuridico comunitario all'atto dell'adesione della Comunità europea alla Convenzione di Atene.
- (8) Ai fini del presente regolamento l'espressione «o è registrata in uno Stato membro» dovrebbe essere interpretata nel senso che lo Stato di bandiera nel caso di registrazione di locazione a scafo nudo dev'essere uno Stato membro o una parte contraente della Convenzione di Atene. Gli Stati membri e la Commissione dovrebbero intraprendere le necessarie iniziative per invitare l'IMO a sviluppare orientamenti sulla registrazione per locazione a scafo nudo.
- (9) Ai fini del presente regolamento non dovrebbero essere considerati «ausili alla mobilità» i bagagli o i veicoli ai sensi dell'articolo 8 della Convenzione di Atene.
- (10) Le misure necessarie per l'attuazione del presente regolamento dovrebbero essere adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ GU C 318 del 23.12.2006, pag. 195.

⁽²⁾ GU C 229 del 22.9.2006, pag. 38.

⁽³⁾ Parere del Parlamento europeo del 25 aprile 2007 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale), posizione comune del Consiglio del 6 giugno 2008 e posizione del Parlamento europeo del ... (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale). Decisione del Consiglio del ... (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

⁽⁴⁾ GU L 12 del 16.1.2001, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1791/2006 (GU L 363 del 20.12.2006, pag. 1).

⁽⁵⁾ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23. Decisione modificata dalla decisione 2006/512/CE (GU L 200 del 22.7.2006, pag. 11).

- (11) In particolare, la Commissione dovrebbe avere il potere di modificare il presente regolamento al fine di inserirvi successive modifiche delle convenzioni, dei protocolli, dei codici e delle risoluzioni internazionali ad esso attinenti. Tali misure di portata generale e intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, anche completandolo con nuovi elementi non essenziali, devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE.
- (12) L'Agenzia europea per la sicurezza marittima, istituita dal regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2002 ⁽¹⁾, dovrebbe coadiuvare la Commissione nella preparazione e nella stesura di una relazione sul funzionamento delle nuove norme.
- (13) Al fine di adempiere gli obblighi che incombono loro ai sensi del presente regolamento, gli Stati membri possono prendere in considerazione l'eventuale ratifica della convenzione internazionale del 1976 sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi, come modificata dal protocollo del 1996, ed avvalersi dell'opzione prevista all'articolo 15, paragrafo 3 bis, della suddetta convenzione al fine di disciplinare, mediante specifiche disposizioni del presente regolamento, il sistema di limitazione della responsabilità da applicare ai passeggeri.
- (14) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire la creazione di un'unica serie di norme che disciplinino i diritti dei vettori via mare e dei loro passeggeri in caso di incidente, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque essere realizzato meglio a livello comunitario, vista la necessità di garantire in tutti gli Stati membri gli stessi limiti di responsabilità in caso di incidente, la Comunità può intervenire, in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Oggetto

Il presente regolamento istituisce la disciplina comunitaria in materia di responsabilità e di copertura assicurativa per il trasporto di passeggeri via mare, quale definito nelle pertinenti disposizioni:

- a) della Convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio, quale modificata dal protocollo del 2002 (in prosieguo «la Convenzione di Atene») figurante nell'allegato I, e

⁽¹⁾ GU L 208 del 5.8.2002, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1891/2006 (GU L 394 del 30. 12.2006, pag. 1).

- b) della riserva e degli orientamenti IMO per l'attuazione della Convenzione di Atene adottati dal Comitato giuridico dell'IMO il 19 ottobre 2006 (in prosieguo «gli orientamenti IMO») figuranti nell'allegato II.

Inoltre, il presente regolamento estende l'ambito di applicazione di tali disposizioni al trasporto di passeggeri via mare effettuato all'interno di un singolo Stato membro a bordo di navi appartenenti alla classe A ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 98/18/CE del Consiglio del 17 marzo 1998 relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri ⁽²⁾ e stabilisce taluni requisiti supplementari.

Articolo 2

Ambito di applicazione

Il presente regolamento si applica a qualsiasi trasporto internazionale ai sensi dell'articolo 1, punto 9, della Convenzione di Atene e al trasporto via mare effettuato all'interno di un singolo Stato membro a bordo di navi appartenenti alla classe A conformemente all'articolo 4 della direttiva 98/18/CE, se:

- a) la nave batte bandiera di uno Stato membro o è registrata in uno Stato membro; o
- b) il contratto di trasporto è stato concluso in uno Stato membro, o
- c) il luogo di partenza o di destinazione, in base al contratto di trasporto, è situato in uno Stato membro.

Gli Stati membri possono applicare il presente regolamento a ogni trasporto via mare effettuato all'interno di un singolo Stato membro.

Articolo 3

Responsabilità e assicurazione

1. Il regime di responsabilità nei confronti dei passeggeri, del loro bagaglio e dei loro veicoli e le norme in materia di assicurazione e altre garanzie finanziarie sono disciplinate dal presente regolamento e dagli articoli 1 e 1 bis, dall'articolo 2, paragrafo 2, dagli articoli da 3 a 16 e dagli articoli 18, 20 e 21 della Convenzione di Atene figurante nell'allegato I e dalle disposizioni degli orientamenti IMO figuranti nell'allegato II.

2. Gli orientamenti IMO figuranti nell'allegato II sono vincolanti.

Articolo 4

Risarcimento per ausili alla mobilità o altre apparecchiature specifiche

In caso di perdita o di danni ad ausili alla mobilità o ad altre apparecchiature specifiche utilizzate da un passeggero a mobilità ridotta, la responsabilità del vettore è disciplinata dall'articolo 3, paragrafo 3, della Convenzione di Atene. Il risarcimento corrisponde al valore di sostituzione dell'apparecchiatura in questione o, se del caso, ai costi di riparazione.

⁽²⁾ GU L 144 del 15.5.1998, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2003/75/CE della Commissione (GU L 190 del 30.7.2003, pag. 6).

*Articolo 5***Limitazione globale della responsabilità**

Il presente regolamento non modifica i diritti o gli obblighi del vettore o del vettore di fatto ai sensi della legislazione nazionale di attuazione della convenzione internazionale del 1976 sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi, come modificata dal protocollo del 1996, inclusa ogni futura modifica.

Riguardo alle richieste di risarcimento per morte o lesioni personali di un passeggero causate da uno dei rischi di cui al punto 2.2 degli orientamenti IMO, il vettore e il vettore di fatto possono limitare la propria responsabilità conformemente alle disposizioni di cui al primo comma, a condizione che il limite di responsabilità calcolato in base a tali disposizioni non superi, per ogni singolo evento, 340 milioni di DSP (diritto speciale di prelievo) per incidente o 250 000 DSP per passeggero, prendendo in considerazione l'importo meno elevato.

*Articolo 6***Anticipo di pagamento**

Quando la morte o le lesioni personali di un passeggero sono state causate da un incidente marittimo all'interno del territorio di uno Stato membro o sono avvenute a bordo di una nave battente bandiera di uno Stato membro o, a seconda dei casi, registrata in uno Stato membro, il vettore che ha realmente effettuato il trasporto durante il quale il sinistro marittimo è avvenuto procede a un anticipo di pagamento sufficiente a coprire le necessità economiche immediate, proporzionalmente al danno subito, entro quindici giorni dall'identificazione della persona che ha titolo al risarcimento. In caso di morte tale pagamento non può essere inferiore a 21 000 EUR.

La presente disposizione si applica anche allorché il vettore è stabilito all'interno della Comunità.

Un anticipo di pagamento non costituisce riconoscimento di responsabilità e può essere detratto da qualsiasi ulteriore importo dovuto sulla base del presente regolamento, ma non è rimborsabile, salvo nei casi di cui all'articolo 3, paragrafo 1, o all'articolo 6 della Convenzione di Atene o all'appendice A degli orientamenti IMO, oppure quando il beneficiario dell'anticipo di pagamento non è la persona che ha titolo al risarcimento.

*Articolo 7***Informazione ai passeggeri**

Il vettore e/o il vettore di fatto provvedono affinché, al più tardi alla partenza, i passeggeri dispongano di informazioni appro-

priate e comprensibili sui loro diritti a norma del presente regolamento. Nella misura in cui l'obbligo di informazione a norma del presente articolo sia stato soddisfatto dal vettore o dal vettore di fatto, l'altro non è tenuto a fornire le informazioni. Tali informazioni sono fornite nel formato più opportuno.

Per assolvere l'obbligo di informazione, il vettore e il vettore di fatto possono utilizzare una sintesi delle disposizioni del presente regolamento preparata dalla Commissione e resa pubblica.

*Articolo 8***Relazione**

Entro tre anni dalla data di applicazione del presente regolamento, la Commissione prepara una relazione sull'applicazione del presente regolamento che tenga conto anche degli sviluppi economici e dei progressi realizzati nelle sedi internazionali.

*Articolo 9***Procedura**

Le misure intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento concernenti l'introduzione di modifiche ai limiti di cui all'articolo 3, paragrafo 1, all'articolo 4 bis, paragrafo 1, all'articolo 7, paragrafo 1, e all'articolo 8 della Convenzione di Atene per tener conto delle decisioni adottate ai sensi dell'articolo 23 della Convenzione di Atene e dei corrispondenti aggiornamenti dell'allegato I sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 10, paragrafo 2.

Le misure intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento concernenti l'introduzione di modifiche alle disposizioni degli orientamenti IMO figuranti nell'allegato II sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 10, paragrafo 2.

*Articolo 10***Procedura di comitato**

1. La Commissione è assistita dal comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (COSS) istituito dal regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 novembre 2002 ⁽¹⁾.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 bis, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

⁽¹⁾ GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 93/2007 della Commissione (GU L 22 del 31.1.2007, pag. 12).

Articolo 11

Disposizione transitoria

In relazione al trasporto marittimo all'interno di un singolo Stato membro a bordo di navi appartenenti alla classe A ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 98/18/CE, gli Stati membri possono decidere di differire l'applicazione del presente regolamento fino a quattro anni dalla sua data di applicazione.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a, ...

Per il Parlamento europeo

Il presidente

...

Articolo 12

Entrata in vigore

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

Esso è applicabile a decorrere dalla data di entrata in vigore della Convenzione di Atene per la Comunità.

Per il Consiglio

Il presidente

...

ALLEGATO I

Disposizioni della Convenzione di Atene relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio pertinenti per l'applicazione del presente regolamento

(Testo consolidato della Convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio e del protocollo del 2002 della convenzione)

Articolo 1

Definizioni

Le espressioni utilizzate nella presente convenzione hanno il significato di seguito indicato:

1. a) «vettore», la persona dalla quale o per conto della quale è stato concluso un contratto di trasporto, indipendentemente dal fatto che il trasporto sia eseguito effettivamente da tale persona o da un vettore di fatto;
- b) «vettore di fatto», la persona diversa dal vettore, sia essa il proprietario, il noleggiatore o l'armatore della nave, che esegue effettivamente la totalità o parte del trasporto; e
- c) «vettore che esegue realmente la totalità o parte del trasporto», il vettore di fatto o il vettore, nella misura in cui quest'ultimo esegua realmente il trasporto;
2. «contratto di trasporto», il contratto concluso da un vettore o per conto di un vettore per il trasporto via mare di un passeggero o, a seconda dei casi, di un passeggero e dei suoi bagagli;
3. «nave», unicamente le navi marittime, ad esclusione dei veicoli a cuscino d'aria;
4. «passeggero», qualsiasi persona trasportata su una nave:
 - a) in virtù di un contratto di trasporto, o
 - b) che, con il consenso del vettore, accompagna un veicolo o animali vivi oggetto di un contratto di trasporto di merci non disciplinato dalla presente convenzione;
5. «bagagli», qualsiasi oggetto o veicolo trasportato dal vettore in virtù di un contratto di trasporto, eccettuati:
 - a) gli oggetti e i veicoli trasportati in virtù di un contratto di noleggio, di una polizza di carico o di un contratto riguardante a titolo principale il trasporto di merci, e
 - b) gli animali vivi;
6. «bagaglio a mano», i bagagli che il passeggero ha nella propria cabina o di cui ha il possesso, la custodia o il controllo. Salvo che ai fini dell'applicazione del paragrafo 8 del presente articolo e dell'articolo 8, il bagaglio a mano comprende i bagagli che il passeggero trasporta dentro o sopra il proprio veicolo;
7. l'espressione «perdita o danni ai bagagli» comprende anche il danno economico derivante dalla mancata restituzione dei bagagli al passeggero entro un termine ragionevole dal momento dell'arrivo della nave sulla quale sono stati trasportati o avrebbero dovuto esserlo, ma non comprende i ritardi dovuti a vertenze di lavoro;
8. il «trasporto» comprende i seguenti periodi:
 - a) per quanto concerne il passeggero e/o il suo bagaglio a mano, il periodo nel quale essi si trovano a bordo della nave o durante l'imbarco o lo sbarco e il periodo nel quale sono trasportati per via d'acqua dalla banchina alla nave o viceversa, se il costo di tale trasporto è compreso nel prezzo del biglietto o se l'imbarcazione adibita a tale trasporto accessorio è stata messa a disposizione del passeggero dal vettore. Tuttavia, con riferimento al passeggero, il trasporto non comprende il periodo nel quale questi si trova in una stazione marittima o in un terminal marittimo o su una banchina o altra infrastruttura portuale;
 - b) per quanto concerne il bagaglio a mano, anche il periodo nel quale il passeggero si trova in una stazione marittima o in un terminal marittimo o su una banchina o altra infrastruttura portuale, qualora il bagaglio sia stato preso in consegna dal vettore o dai suoi sottoposti o incaricati e non sia ancora stato restituito al passeggero;
 - c) per quanto concerne i bagagli diversi dal bagaglio a mano, il periodo di tempo compreso tra il momento in cui essi sono presi in consegna dal vettore o dai suoi sottoposti o incaricati, a terra o a bordo, e il momento della loro riconsegna;
9. «trasporto internazionale», qualsiasi trasporto in cui il luogo di partenza e quello di destinazione sono, secondo il contratto di trasporto, situati in due Stati differenti o in un solo Stato se, secondo il contratto di trasporto o l'itinerario previsto, esiste un porto di scalo intermedio in un altro Stato;
10. «Organizzazione», l'Organizzazione marittima internazionale;
11. «Segretario generale», il Segretario generale dell'Organizzazione.

*Articolo 1 bis***Allegato**

L'allegato costituisce parte integrante della presente convenzione.

*Articolo 2***Applicazione**

1 [...] (*)

2. In deroga al paragrafo 1, la presente convenzione non si applica se il trasporto è soggetto a un regime di responsabilità civile nel quadro di qualsiasi altra convenzione internazionale sul trasporto di passeggeri o bagagli mediante altri modi di trasporto, nella misura in cui tali disposizioni siano obbligatoriamente applicabili al trasporto marittimo.

*Articolo 3***Responsabilità del vettore**

1. Il vettore è responsabile dei danni derivanti dalla morte o dalle lesioni personali subite da un passeggero a causa di un incidente marittimo nella misura in cui, per il suddetto passeggero, tali danni non siano superiori a 250 000 unità di conto per ogni singolo evento, a meno che il vettore non dimostri che l'incidente:

- a) è dovuto a un atto di guerra, ad ostilità, a una guerra civile, a un'insurrezione o a un fenomeno naturale di carattere eccezionale, inevitabile e irresistibile;
- b) è stato interamente causato da un atto o un'omissione intenzionale di un terzo.

Se e nella misura in cui i danni superano il suddetto limite, il vettore è ulteriormente responsabile a meno che non provi che l'evento dannoso non è imputabile a sua colpa o negligenza.

2. Il vettore è responsabile dei danni derivanti dalla morte o dalle lesioni personali subite da un passeggero per cause diverse da un incidente marittimo se l'evento dannoso è imputabile a sua colpa o negligenza. L'onere di provare la colpa o la negligenza spetta a chi promuove l'azione risarcitoria.

3. Il vettore è responsabile dei danni derivanti dalla perdita o dal danneggiamento del bagaglio a mano se l'evento dannoso è imputabile a sua colpa o negligenza. La colpa o la negligenza del vettore si presume quando i danni sono stati causati da un incidente marittimo.

4. Il vettore è responsabile dei danni derivanti dalla perdita o dal danneggiamento di bagagli diversi dal bagaglio a mano a meno che non provi che l'evento dannoso non è imputabile a sua colpa o negligenza.

5. Ai fini del presente articolo:

- a) per «incidente marittimo» si intende il naufragio, il capovolgimento, la collisione o l'incaglio della nave, un'esplosione o un incendio a bordo o un difetto della nave;
- b) l'espressione «colpa o negligenza del vettore» comprende la colpa o la negligenza dei suoi sottoposti nell'esercizio delle loro funzioni;
- c) per «difetto della nave» si intende qualsiasi malfunzionamento, guasto o non conformità alle regole di sicurezza applicabili in relazione a qualsiasi parte della nave o delle sue attrezzature utilizzata per la fuga, l'evacuazione, l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri, o per la propulsione o il governo della nave, la sicurezza della navigazione, l'ormeggio, l'ancoraggio, l'arrivo o la partenza dal luogo di ormeggio o di ancoraggio, o il contenimento dei danni dopo un allagamento, o per la messa in mare dei mezzi di salvataggio;
- d) il termine «danni» non comprende i danni punitivi o esemplari.

6. La responsabilità del vettore ai sensi del presente articolo si riferisce unicamente ai danni derivanti da incidenti verificatisi durante il trasporto. Chi promuove l'azione risarcitoria ha l'onere di provare che l'evento dannoso è avvenuto durante il trasporto, nonché l'entità del danno.

7. La presente convenzione lascia impregiudicato il diritto del vettore di esercitare un'azione di regresso nei confronti di eventuali terzi o di invocare il concorso di colpa ai sensi dell'articolo 6 della presente convenzione. Il presente articolo lascia impregiudicato il diritto alla limitazione della responsabilità di cui agli articoli 7 e 8 della presente convenzione.

8. La presunzione di colpa o negligenza di una parte o l'attribuzione ad essa dell'onere della prova non impediscono l'esame delle prove a favore di tale parte.

(*) Non riprodotto.

*Articolo 4***Vettore di fatto**

1. Nel caso in cui il trasporto sia stato affidato in tutto o in parte a un vettore di fatto, il vettore rimane nondimeno responsabile per l'intero trasporto ai sensi della presente convenzione. Inoltre, il vettore di fatto esercita i diritti ed è soggetto agli obblighi previsti dalla presente convenzione per la parte del trasporto da esso effettuata.
2. In relazione al trasporto eseguito dal vettore di fatto, il vettore è responsabile degli atti e delle omissioni compiuti da quest'ultimo e dai suoi sottoposti e incaricati nell'esercizio delle loro funzioni.
3. Ogni accordo speciale in virtù del quale il vettore assuma obblighi non contemplati dalla presente convenzione o rinunci a diritti ivi previsti ha effetto nei confronti del vettore di fatto solo previo consenso espresso per iscritto.
4. Se e nella misura in cui la responsabilità sia imputabile sia al vettore che al vettore di fatto, la loro responsabilità è solidale.
5. Il presente articolo lascia impregiudicato il diritto di regresso fra il vettore e il vettore di fatto.

*Articolo 4 bis***Assicurazione obbligatoria**

1. In caso di trasporto di passeggeri a bordo di una nave registrata in uno Stato contraente e abilitata a trasportare più di dodici passeggeri, e qualora si applichi la presente convenzione, il vettore che esegue realmente la totalità o parte del trasporto è tenuto a sottoscrivere un'assicurazione o altra garanzia finanziaria, quale la garanzia di una banca o di analogo istituto finanziario, a copertura della responsabilità prevista dalla presente convenzione per morte o lesioni personali dei passeggeri. Il limite dell'assicurazione obbligatoria o della garanzia finanziaria non deve essere inferiore a 250 000 unità di conto per passeggero per ogni singolo evento.
 2. Una volta che l'autorità competente di uno Stato contraente abbia accertato il rispetto dei requisiti di cui al paragrafo 1, ad ogni nave è rilasciato un certificato attestante l'esistenza di un'assicurazione o di una garanzia finanziaria in corso di validità conformemente al disposto della presente convenzione. Qualora si tratti di una nave registrata in uno Stato contraente, il certificato è rilasciato o autenticato dall'autorità competente dello Stato di registrazione della nave; qualora si tratti di una nave non registrata in uno Stato contraente, il certificato può essere rilasciato o autenticato dall'autorità competente di qualsiasi Stato contraente. Il certificato deve essere conforme al modello allegato alla presente convenzione e contenere le seguenti informazioni:
 - a) nome della nave, lettere o numero di identificazione e porto di registrazione;
 - b) nome e sede principale del vettore che esegue realmente la totalità o parte del trasporto;
 - c) numero IMO di identificazione della nave;
 - d) tipo e durata della garanzia;
 - e) nome e luogo della sede principale dell'assicuratore o del garante, ed eventualmente sede presso la quale è stata stipulata l'assicurazione o concessa la garanzia;
 - f) periodo di validità del certificato, che non deve superare quello dell'assicurazione o della garanzia.
 3.
 - a) Ciascuno Stato contraente può autorizzare un'istituzione o un organismo da esso riconosciuto a rilasciare il certificato. L'istituzione o l'organismo informa lo Stato in questione del rilascio di ciascun certificato. In ogni caso lo Stato contraente garantisce la completezza e l'esattezza del certificato rilasciato e si impegna ad assicurare l'adozione delle misure necessarie a soddisfare tale obbligo.
 - b) Ciascuno Stato contraente notifica al Segretario generale:
 - i) le responsabilità e le condizioni specifiche dell'autorizzazione concessa all'istituzione o all'organismo da esso riconosciuto;
 - ii) la revoca dell'autorizzazione;
 - iii) la data a partire dalla quale decorrono gli effetti dell'autorizzazione o della revoca.
- L'autorizzazione non ha effetto se non sono trascorsi tre mesi dalla data della trasmissione della notifica al Segretario generale.

- c) L'istituzione o l'organismo autorizzato a rilasciare i certificati a norma del presente paragrafo ha quantomeno la facoltà di revocare i certificati qualora non siano state rispettate le condizioni alle quali sono stati rilasciati. In ogni caso l'istituzione o l'organismo informa della revoca lo Stato per conto del quale è stato rilasciato il certificato.
4. Il certificato è redatto nella lingua o nelle lingue ufficiali dello Stato che lo rilascia. Se la lingua utilizzata non è né l'inglese, né il francese, né lo spagnolo, il testo deve essere accompagnato da una traduzione in una di queste lingue; previa decisione dello Stato, la lingua ufficiale nazionale può essere omessa.
5. Il certificato deve trovarsi a bordo della nave e una copia deve essere depositata presso l'autorità che tiene il registro di immatricolazione della nave o, se la nave non è registrata in uno Stato contraente, presso l'autorità che ha rilasciato o autenticato il certificato.
6. Non sono conformi alle disposizioni del presente articolo le assicurazioni o altre garanzie finanziarie i cui effetti, per un motivo diverso dalla scadenza del termine di validità indicato nel certificato, possono cessare prima del termine di tre mesi dal giorno in cui ne è stato dato preavviso all'autorità di cui al paragrafo 5, a meno che il certificato non sia stato restituito a detta autorità o non sia stato rilasciato un nuovo certificato entro tale termine. Le disposizioni che precedono sono altresì applicabili ad ogni modifica in seguito alla quale l'assicurazione o la garanzia finanziaria cessi di soddisfare le disposizioni del presente articolo.
7. Fatte salve le disposizioni del presente articolo, lo Stato di registrazione della nave stabilisce le condizioni di rilascio e di validità del certificato.
8. Nessuna disposizione della presente convenzione può essere interpretata in modo da impedire ad uno Stato contraente di dare credito alle informazioni ottenute da altri Stati, dall'Organizzazione o da altre organizzazioni internazionali riguardo alla situazione finanziaria degli assicuratori o dei garanti ai fini della presente convenzione. In questi casi lo Stato contraente che dà credito alle informazioni non è sollevato dalla sua responsabilità in quanto Stato che ha rilasciato il certificato.
9. Ai fini della presente convenzione, ciascuno Stato contraente accetta i certificati rilasciati o autenticati sotto la responsabilità di un altro Stato contraente e li considera equivalenti ai certificati da esso rilasciati o autenticati, anche qualora riguardino una nave non registrata in uno Stato contraente. Uno Stato contraente può in qualsiasi momento chiedere una consultazione con lo Stato che ha rilasciato o autenticato il certificato ove ritenga che l'assicuratore o il garante indicato nel certificato non sia finanziariamente in grado di far fronte agli obblighi imposti dalla presente convenzione.
10. Le richieste di risarcimento dei danni coperti da assicurazione o altra garanzia finanziaria in virtù del presente articolo possono essere proposte direttamente nei confronti dell'assicuratore o del garante. In questo caso, il limite di responsabilità dell'assicuratore o del garante è l'importo di cui al paragrafo 1, anche qualora il vettore o il vettore di fatto non abbiano diritto alla limitazione della responsabilità. Il convenuto può sollevare le eccezioni (diverse dal fallimento o dalla messa in liquidazione) che sarebbero invocabili dal vettore di cui al paragrafo 1, ai sensi della presente convenzione. Il convenuto può inoltre eccepire che il danno è imputabile al comportamento doloso dell'assicurato, ma non può avvalersi di alcun'altra eccezione che sarebbe invocabile nel caso di un'azione dell'assicurato nei suoi confronti. In ogni caso il convenuto ha il diritto di chiamare in giudizio il vettore e il vettore di fatto.
11. Le somme previste a titolo di assicurazione o altra garanzia finanziaria sottoscritta a norma del paragrafo 1 sono destinate esclusivamente a soddisfare le richieste di risarcimento promosse in virtù della presente convenzione; il pagamento di tali somme libera da qualsiasi responsabilità derivante dalla presente convenzione a concorrenza dell'importo corrisposto.
12. Ciascuno Stato contraente autorizza ad operare le navi battenti la propria bandiera e soggette alle disposizioni del presente articolo solo qualora siano munite di un certificato rilasciato a norma del paragrafo 2 o 15.
13. Fatte salve le disposizioni del presente articolo, nella misura in cui sia applicabile la presente convenzione ogni Stato contraente provvede affinché, secondo la propria legislazione nazionale, le navi in entrata o in uscita dai suoi porti autorizzate a trasportare più di dodici passeggeri, a prescindere dal luogo di registrazione, siano coperte da un'assicurazione o altra garanzia finanziaria conforme ai requisiti del paragrafo 1.
14. In deroga al paragrafo 5, ciascuno Stato contraente può notificare al Segretario generale che, ai fini del paragrafo 13, le navi in entrata o in uscita dai suoi porti non sono tenute ad avere a bordo o ad esibire il certificato di cui al paragrafo 2, a condizione che lo Stato contraente che rilascia il certificato abbia comunicato al Segretario generale di disporre di una documentazione in formato elettronico, accessibile a tutti gli Stati contraenti, che attesta l'esistenza del certificato e consente agli Stati contraenti di adempiere ai propri obblighi in virtù del paragrafo 13.

15. Qualora le navi di proprietà di uno Stato contraente non siano coperte da un'assicurazione o altra garanzia finanziaria, le pertinenti disposizioni del presente articolo non sono applicabili; tali navi devono tuttavia disporre di un certificato rilasciato dall'autorità competente dello Stato di registrazione in cui si attesti che esse sono di proprietà di tale Stato e che la responsabilità è coperta a concorrenza dei limiti di cui al paragrafo 1. Il certificato deve essere conforme per quanto possibile al modello prescritto dal paragrafo 2.

Articolo 5

Oggetti di valore

Il vettore non è responsabile in caso di perdita o danni riguardanti denaro contante, titoli negoziabili, oro, argento, gioielli, preziosi, opere d'arte o altri oggetti di valore, salvo che tali oggetti siano stati depositati presso il vettore e che questi abbia convenuto di custodirli in luogo sicuro; in tal caso il vettore è responsabile fino a concorrenza del limite fissato nell'articolo 8, paragrafo 3, a meno che non sia stato convenuto un limite più elevato ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 1.

Articolo 6

Concorso di colpa

Il tribunale adito può, secondo le disposizioni di legge nazionale, esonerare in tutto o in parte dalle sue responsabilità il vettore che dimostri che la morte o le lesioni personali subite dal passeggero o la perdita o i danni ai suoi bagagli sono imputabili, direttamente o indirettamente, a colpa o a negligenza del passeggero stesso.

Articolo 7

Limiti di responsabilità in caso di morte o lesioni personali

1. La responsabilità del vettore in caso di morte o lesioni personali di un passeggero ai sensi dell'articolo 3 è limitata in ogni caso a 400 000 unità di conto per passeggero per ogni singolo evento. Se, in base alla legge del tribunale adito, il risarcimento è corrisposto sotto forma di rendita periodica, il valore capitale della rendita non può superare tale limite.
2. Ciascuno Stato contraente può stabilire mediante specifiche norme di diritto nazionale il limite di responsabilità di cui al paragrafo 1, a condizione che l'eventuale limite nazionale di responsabilità non sia inferiore a quello stabilito al paragrafo 1. Gli Stati contraenti che si avvalgono della facoltà prevista nel presente paragrafo informano il Segretario generale dei limiti di responsabilità fissati o dell'assenza di limiti.

Articolo 8

Limiti di responsabilità in caso di perdita o danni ai bagagli e ai veicoli

1. La responsabilità del vettore in caso di perdita o danni al bagaglio a mano è limitata in ogni caso a 2 250 unità di conto per passeggero per ciascun trasporto.
2. La responsabilità del vettore in caso di perdita o danni ai veicoli, compresi tutti i bagagli trasportati sopra o all'interno del veicolo, è limitata in ogni caso a 12 700 unità di conto per veicolo per ciascun trasporto.
3. La responsabilità del vettore in caso di perdita o danni a bagagli diversi da quelli di cui ai paragrafi 1 e 2 è in ogni caso limitata a 3 375 unità di conto per passeggero per ciascun trasporto.
4. Il vettore e il passeggero possono convenire che la responsabilità del vettore sia soggetta ad una franchigia non superiore a 330 unità di conto in caso di danni a un veicolo e a 149 unità di conto per passeggero in caso di perdita o danni ad altri bagagli; tale somma è dedotta dall'importo della perdita o del danno.

Articolo 9

Unità di conto e conversione

1. L'unità di conto di cui alla presente convenzione è il diritto speciale di prelievo, quale definito dal Fondo monetario internazionale. Gli importi di cui all'articolo 3, paragrafo 1, all'articolo 4 bis, paragrafo 1, all'articolo 7, paragrafo 1, e all'articolo 8 sono convertiti nella moneta nazionale dello Stato del tribunale adito sulla base del valore di tale moneta in diritti speciali di prelievo alla data della sentenza o alla data stabilita di comune accordo dalle parti. Il valore in diritti speciali di prelievo di una moneta nazionale di uno Stato contraente che sia membro del Fondo monetario internazionale è calcolato secondo il metodo di calcolo applicato dal Fondo stesso a tale data per le proprie operazioni e transazioni. Il valore in diritti speciali di prelievo di una moneta nazionale di uno Stato contraente che non sia membro del Fondo monetario internazionale è calcolato secondo il metodo indicato dallo stesso Stato contraente.

2. Tuttavia, al momento della ratifica, accettazione, approvazione o adesione alla presente convenzione, o in qualsiasi momento successivo, gli Stati che non sono membri del Fondo monetario internazionale e il cui ordinamento non consenta l'applicazione delle disposizioni del paragrafo 1 possono dichiarare che l'unità di conto di cui al paragrafo 1 è pari a 15 franchi oro. Il franco oro di cui al presente paragrafo corrisponde a sessantacinque milligrammi e mezzo di oro fino al titolo di novecento millesimi. La conversione del franco oro nella moneta nazionale è effettuata secondo la legislazione dello Stato interessato.

3. Il calcolo di cui all'ultima frase del paragrafo 1 e la conversione di cui al paragrafo 2 sono effettuati in maniera tale da esprimere nella moneta nazionale dello Stato contraente, nella misura del possibile, lo stesso valore reale, per gli importi di cui all'articolo 3, paragrafo 1, all'articolo 4 bis, paragrafo 1, all'articolo 7, paragrafo 1, e all'articolo 8, che risulterebbe dall'applicazione delle prime tre frasi del paragrafo 1. Gli Stati contraenti comunicano al Segretario generale il metodo di calcolo adottato in applicazione del paragrafo 1 o, a seconda dei casi, il risultato della conversione di cui al paragrafo 2 al momento del deposito dello strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione alla presente convenzione e ogniqualvolta si proceda alla loro modifica.

Articolo 10

Disposizioni supplementari relative ai limiti di responsabilità

1. Il vettore e il passeggero possono convenire espressamente e per iscritto limiti di responsabilità più elevati di quelli previsti negli articoli 7 e 8.
2. Gli interessi e le spese giudiziarie non sono inclusi nei limiti di responsabilità previsti negli articoli 7 e 8.

Articolo 11

Esonero e limiti di responsabilità dei sottoposti del vettore

Il sottoposto o incaricato del vettore o del vettore di fatto nei cui confronti sia promossa un'azione di risarcimento per un danno contemplato dalla presente convenzione può, ove dimostri di aver agito nell'esercizio delle proprie funzioni, avvalersi delle stesse cause di esonero e degli stessi limiti di responsabilità invocabili dal vettore o dal vettore di fatto in virtù della presente convenzione.

Articolo 12

Cumulo di azioni risarcitorie

1. Qualora intervengano i limiti di responsabilità previsti negli articoli 7 e 8, tali limiti si applicano al risarcimento complessivo esigibile nel quadro di tutte le azioni promosse in caso di morte o lesioni personali di un passeggero o in caso di perdita o danni ai suoi bagagli.
2. In relazione al trasporto effettuato da un vettore di fatto, il risarcimento complessivo esigibile nei confronti del vettore e del vettore di fatto, nonché dei rispettivi sottoposti e incaricati che abbiano agito nell'esercizio delle proprie funzioni, non supera l'importo più elevato tra quello dovuto dal vettore e quello dovuto dal vettore di fatto in virtù della presente convenzione; tuttavia nessuno dei soggetti indicati può essere chiamato a rispondere oltre il limite ad esso applicabile.
3. In tutti i casi in cui, in virtù dell'articolo 11 della presente convenzione, un sottoposto o incaricato del vettore o del vettore di fatto può avvalersi dei limiti di responsabilità di cui agli articoli 7 e 8, il risarcimento complessivo dovuto dal vettore — o, a seconda dei casi, dal vettore di fatto — e dal suddetto sottoposto o incaricato non può superare tali limiti.

Articolo 13

Perdita del diritto di invocare i limiti di responsabilità

1. Il vettore non può avvalersi dei limiti di responsabilità di cui agli articoli 7 e 8 e all'articolo 10, paragrafo 1, qualora sia fornita la prova che il danno risulta da un atto o un'omissione commessi dal vettore stesso con l'intenzione di provocare un danno o temerariamente e con la consapevolezza che ne sarebbe derivato probabilmente tale danno.
2. Il sottoposto o l'incaricato del vettore o del vettore di fatto non può avvalersi dei suddetti limiti qualora sia fornita la prova che il danno risulta da un atto o un'omissione commessi da tale sottoposto o incaricato con l'intenzione di provocare un danno o temerariamente e con la consapevolezza che ne sarebbe derivato probabilmente tale danno.

*Articolo 14***Fondamento dell'azione risarcitoria**

Qualsiasi azione per il risarcimento dei danni nei confronti del vettore o del vettore di fatto in caso di morte o di lesioni personali del passeggero o di perdita o danni ai bagagli può essere promossa solo in conformità della presente convenzione.

*Articolo 15***Denuncia di perdita o danni ai bagagli**

1. Il passeggero è tenuto a presentare una denuncia scritta al vettore o al suo incaricato:
 - a) in caso di danni visibili ai bagagli:
 - i) qualora si tratti del bagaglio a mano, prima di sbarcare o al momento dello sbarco;
 - ii) per tutti gli altri bagagli, prima o al momento della loro riconsegna;
 - b) in caso di danni non visibili o perdita dei bagagli, nel termine di quindici giorni dalla data dello sbarco o della riconsegna o dalla data in cui sarebbe dovuta avvenire la riconsegna.
2. Qualora il passeggero non si attenga alle disposizioni del presente articolo, si presume, salvo prova contraria, che egli abbia ricevuto i suoi bagagli in buono stato.
3. La denuncia scritta non è necessaria qualora i bagagli siano stati esaminati e ispezionati congiuntamente al momento della ricezione per accertarne le condizioni.

*Articolo 16***Prescrizione dell'azione risarcitoria**

1. L'azione per il risarcimento dei danni derivanti dalla morte o dalle lesioni personali subite da un passeggero o dalla perdita o dal danneggiamento dei bagagli si prescrive nel termine di due anni.
2. Il termine di prescrizione decorre:
 - a) in caso di lesioni personali, dalla data dello sbarco del passeggero;
 - b) in caso di morte intervenuta durante il trasporto, dalla data in cui il passeggero avrebbe dovuto essere sbarcato e, in caso di lesioni personali intervenute nel corso del trasporto e che hanno causato la morte del passeggero dopo il suo sbarco, dalla data della morte; tuttavia il termine non può essere superiore a tre anni dalla data dello sbarco;
 - c) in caso di perdita o danni ai bagagli, dalla data dello sbarco o, se posteriore, dalla data in cui lo sbarco avrebbe dovuto aver luogo.
3. Le cause di sospensione e di interruzione dei termini di prescrizione sono regolate dalla legge del tribunale adito, ma in nessun caso le azioni previste dalla presente convenzione potranno essere proposte qualora siano trascorsi:
 - a) cinque anni dalla data dello sbarco del passeggero o, se posteriore, dalla data in cui lo sbarco avrebbe dovuto aver luogo; o, se precedente
 - b) tre anni dalla data in cui chi promuove l'azione risarcitoria ha avuto o avrebbe dovuto ragionevolmente avere conoscenza della lesione, della perdita o del danno causato dall'incidente, qualora tale data sia anteriore.
4. In deroga ai paragrafi 1, 2 e 3 del presente articolo, il termine di prescrizione può essere prorogato mediante dichiarazione del vettore o accordo tra le parti concluso successivamente all'evento dannoso su cui si fonda l'azione. La dichiarazione o l'accordo sono redatti per iscritto.

*Articolo 17***Foro competente (*)***Articolo 17 bis (*)***Riconoscimento ed esecuzione**

(*) Non riprodotto.

*Articolo 18***Nullità delle clausole contrattuali**

È nulla ogni clausola contrattuale conclusa prima dell'evento che ha causato la morte o le lesioni personali del passeggero, o la perdita o i danni ai bagagli, intesa ad escludere la responsabilità nei confronti del passeggero di qualsiasi soggetto responsabile ai sensi della presente convenzione o a fissare un limite inferiore a quello previsto nella presente convenzione, salvo quanto previsto dall'articolo 8, paragrafo 4, nonché qualsiasi clausola diretta ad invertire l'onere della prova incombente al vettore o al vettore di fatto o avente l'effetto di limitare le possibilità di scelta di cui all'articolo 17, paragrafo 1 o 2; tuttavia la nullità di tale clausola non determina la nullità dell'intero contratto di trasporto, che rimane soggetto alle disposizioni della presente convenzione.

*Articolo 20***Danni nucleari**

I danni causati da incidenti nucleari non comportano alcuna responsabilità ai sensi della presente convenzione:

- a) qualora siano imputabili all'esercente di un impianto nucleare ai sensi della convenzione di Parigi del 29 luglio 1960 sulla responsabilità civile nel campo dell'energia nucleare, come modificata dal protocollo addizionale del 28 gennaio 1964, o della convenzione di Vienna del 21 maggio 1963 sulla responsabilità civile in materia di danno nucleare, o dei relativi emendamenti o protocolli in vigore; o
- b) qualora siano imputabili all'esercente di un impianto nucleare in virtù di una legge nazionale sulla responsabilità per danni nucleari, a condizione che tale legge sia sotto ogni profilo altrettanto favorevole nei confronti delle potenziali vittime dei danni della convenzione di Parigi o della convenzione di Vienna o dei relativi emendamenti o protocolli in vigore.

*Articolo 21***Trasporti commerciali effettuati da enti pubblici**

La presente convenzione si applica ai trasporti commerciali effettuati dagli Stati o dagli enti pubblici in virtù di un contratto di trasporto quale definito nell'articolo 1.

[Articoli 22 e 23 del protocollo del 2002 della Convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio]

*Articolo 22***Revisione e modifica (*)***Articolo 23***Modifica dei limiti**

1. Fatte salve le disposizioni dell'articolo 22, la procedura speciale descritta nel presente articolo si applica esclusivamente per la modifica dei limiti di cui all'articolo 3, paragrafo 1, all'articolo 4 bis, paragrafo 1, all'articolo 7, paragrafo 1, e all'articolo 8 della convenzione, nel testo riveduto dal presente protocollo.
2. Su richiesta di almeno la metà e in ogni caso di almeno sei Stati contraenti, le proposte di modifica dei limiti, ivi comprese le franchigie, di cui all'articolo 3, paragrafo 1, all'articolo 4 bis, paragrafo 1, all'articolo 7, paragrafo 1, e all'articolo 8 della convenzione, come riveduta dal presente protocollo, sono trasmesse dal Segretario generale a tutti i membri dell'Organizzazione e a tutti gli Stati contraenti.
3. Le proposte di modifica presentate e trasmesse a norma del paragrafo 2 sono sottoposte all'esame del comitato giuridico dell'Organizzazione (di seguito «il comitato giuridico») almeno sei mesi dopo la loro trasmissione.
4. Tutti gli Stati contraenti della convenzione, come riveduta dal presente protocollo, siano essi membri dell'Organizzazione o meno, hanno il diritto partecipare ai lavori del comitato giuridico per l'esame e l'adozione delle modifiche.
5. Le modifiche sono adottate a maggioranza dei due terzi degli Stati contraenti della convenzione, nel testo riveduto dal presente protocollo, presenti e votanti in seno al comitato giuridico, ampliato conformemente al paragrafo 4, a condizione che al momento della votazione sia presente almeno metà degli Stati contraenti della convenzione come riveduta dal presente protocollo.

(*) Non riprodotto.

6. In sede di esame delle proposte di modifica dei limiti, il comitato giuridico tiene conto degli eventi già verificatisi, in particolare dell'ammontare dei danni da essi derivati, delle variazioni del valore monetario e delle ripercussioni della modifica proposta sul costo dell'assicurazione.
7. a) Le modifiche dei limiti di cui al presente articolo non possono essere prese in esame prima che siano trascorsi cinque anni dalla data in cui il presente protocollo è stato aperto alla firma né prima che siano trascorsi cinque anni dalla data dell'entrata in vigore di una precedente modifica ai sensi del presente articolo.
- b) I limiti non possono essere aumentati al punto da superare un importo corrispondente al limite fissato dalla convenzione, nel testo riveduto dal presente protocollo, maggiorato di un interesse composto annuo del 6 % a partire dalla data in cui il presente protocollo è stato aperto alla firma.
- c) I limiti non possono essere aumentati al punto da superare un importo corrispondente al triplo del limite fissato dalla convenzione nel testo riveduto dal presente protocollo.
8. L'Organizzazione notifica a tutti gli Stati contraenti ogni modifica adottata ai sensi del paragrafo 5. La modifica si considera accettata trascorsi diciotto mesi dalla data della sua notifica, salvo qualora entro questo termine almeno un quarto degli Stati che erano Stati contraenti al momento della sua adozione abbia comunicato al Segretario generale che non intende accettarla, nel qual caso la modifica è respinta e priva di efficacia.
9. Una modifica considerata accettata a norma del paragrafo 8 entra in vigore diciotto mesi dopo l'accettazione.
10. Tutti gli Stati contraenti sono vincolati dalla modifica a meno che non denuncino il presente protocollo a norma dell'articolo 21, paragrafi 1 e 2, almeno sei mesi prima che essa entri in vigore. La denuncia ha effetto a partire dall'entrata in vigore della modifica.
11. Qualora sia stata adottata una modifica ma non sia ancora scaduto il termine di diciotto mesi per la sua accettazione, gli Stati che diventino parti contraenti durante tale periodo sono vincolati dalla modifica qualora essa entri in vigore. Gli Stati che diventino parti contraenti dopo tale periodo sono vincolati dalle modifiche già accettate a norma del paragrafo 8. Nei casi di cui al presente paragrafo, uno Stato è vincolato da una modifica al momento della sua entrata in vigore o, se posteriore, al momento dell'entrata in vigore nei suoi confronti del presente protocollo.

Allegato alla convenzione di Atene

Certificato di assicurazione o di altra garanzia finanziaria relativa alla responsabilità per morte o lesioni personali dei passeggeri

Rilasciato in conformità delle disposizioni dell'articolo 4 bis della Convenzione di Atene del 2002 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio

Nome della nave	Lettere o numero di identificazione	Numero IMO di identificazione della nave	Porto di registrazione	Nome e indirizzo completo della sede principale del vettore che esegue realmente il trasporto

Si certifica che la nave di cui sopra è coperta da una polizza assicurativa o da altra garanzia finanziaria conforme alle disposizioni dell'articolo 4 bis della Convenzione di Atene del 2002 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio.

Tipo di garanzia

Durata della garanzia

Nome e indirizzo dell'assicuratore (degli assicuratori) e/o del garante (dei garanti)

Nome

Indirizzo

Il presente certificato è valido fino al

Rilasciato o autenticato dal governo di
(denominazione completa dello Stato)

OPPURE

Formula da utilizzare qualora lo Stato contraente si avvalga dell'articolo 4 bis, paragrafo 3:

Il presente certificato è rilasciato da

(nome dell'istituzione o dell'organismo) debitamente autorizzato a tal fine dal governo di (denominazione completa dello Stato)

Fatto a il
(luogo) (data)

.....
(firma e qualifica del funzionario che rilascia o autentica il certificato)

Note esplicative

1. La denominazione dello Stato può eventualmente contenere un riferimento all'autorità pubblica competente del paese nel quale il certificato è rilasciato.
2. Se l'importo totale della garanzia proviene da più fonti, occorre indicare l'importo di ciascuna di esse.
3. Se la garanzia è fornita sotto varie forme, è necessario specificarle.
4. Alla voce «durata della garanzia» occorre precisare la data in cui la garanzia prende effetto.
5. Alla voce «Indirizzo dell'assicuratore (degli assicuratori) e/o del garante (dei garanti)» occorre indicare la sede principale dell'assicuratore (degli assicuratori) e/o del garante (dei garanti). Se necessario, indicare la sede presso cui è stata stipulata l'assicurazione o concessa la garanzia.

ALLEGATO II

Estratto dalla riserva e dagli orientamenti IMO per l'attuazione della Convenzione di Atene adottati dal comitato giuridico dell'organizzazione marittima internazionale il 19 ottobre 2006**Riserva e orientamenti dell'IMO per l'attuazione della Convenzione di Atene**

Riserva

1 La Convenzione di Atene dovrebbe essere ratificata con la seguente riserva o con una dichiarazione volta allo stesso obiettivo:

«[1.1] Riserva in relazione alla ratifica da parte del governo ... della Convenzione di Atene del 2002 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio ("la convenzione")

Limitazione di responsabilità dei vettori, ecc.

[1.2] Il governo si riserva il diritto e si impegna a limitare l'eventuale responsabilità ai sensi dell'articolo 3, paragrafi 1 o 2, della convenzione, in caso di morte o lesioni personali di un passeggero causate da uno dei rischi di cui al punto 2.2 degli orientamenti IMO per l'attuazione della Convenzione di Atene, all'importo inferiore tra i seguenti:

— 250 000 unità di conto per passeggero per ogni singolo evento;

o

— 340 milioni di unità di conto globalmente per nave per ogni singolo evento.

[1.3] Inoltre, il governo ... si riserva il diritto e si impegna ad applicare, *mutatis mutandis*, a tali responsabilità i punti 2.1.1 e 2.2.2 degli orientamenti IMO per l'attuazione della Convenzione di Atene.

[1.4] La responsabilità del vettore di fatto ai sensi dell'articolo 4 della convenzione, la responsabilità dei sottoposti e degli incaricati del vettore o del vettore di fatto ai sensi dell'articolo 11 della convenzione e il limite applicabile al risarcimento complessivo esigibile ai sensi dell'articolo 12 della convenzione sono limitati nello stesso modo.

[1.5] La riserva e l'impegno di cui al punto 1.2 si applicheranno indipendentemente dal fondamento della responsabilità di cui all'articolo 3, paragrafo 1 o 2, e nonostante eventuali disposizioni contrarie nell'articolo 4 o 7 della convenzione; tale riserva e tale impegno, tuttavia, lasciano impregiudicati gli articoli 10 e 13.

Assicurazione obbligatoria e limitazione della responsabilità degli assicuratori

[1.6] Il governo ... si riserva il diritto e si impegna a limitare l'obbligo di cui all'articolo 4 *bis*, paragrafo 1, di sottoscrivere un'assicurazione o altra garanzia finanziaria in caso di morte o lesioni personali di un passeggero causate da uno dei rischi di cui al punto 2.2 degli orientamenti IMO per l'attuazione della Convenzione di Atene, all'importo inferiore tra i seguenti:

— 250 000 unità di conto per passeggero per ogni singolo evento;

o

— 340 milioni di unità di conto globalmente per nave per ogni singolo evento.

[1.7] Il governo ... si riserva il diritto e si impegna a limitare l'obbligo dell'assicuratore o del garante di cui all'articolo 4 *bis*, paragrafo 10, in caso di morte o lesioni personali di un passeggero causate da uno dei rischi di cui al punto 2.2 degli orientamenti IMO per l'attuazione della Convenzione di Atene, a un limite massimo dell'importo dell'assicurazione o altra garanzia finanziaria che il vettore è tenuto a sottoscrivere ai sensi del punto 1.6 della presente riserva.

[1.8] Il governo ... si riserva il diritto e si impegna ad applicare gli orientamenti IMO per l'attuazione della Convenzione di Atene, comprese le clausole di cui ai punti 2.1 e 2.2 dei medesimi orientamenti, in ogni assicurazione obbligatoria a norma della convenzione.

[1.9] Il governo ... si riserva il diritto e si impegna ad esentare l'assicuratore o il garante di cui all'articolo 4 *bis*, paragrafo 1, da qualsiasi responsabilità per la quale non ha assunto impegni.

Certificazione

[1.10] Il governo ... si riserva il diritto e si impegna a rilasciare certificati di assicurazione ai sensi dell'articolo 4 *bis*, paragrafo 2, della convenzione in modo da:

— rispecchiare le limitazioni di responsabilità e gli obblighi di copertura assicurativa di cui ai punti 1.2, 1.6, 1.7 e 1.9;

— introdurre altre limitazioni e altri obblighi ed esenzioni qualora consideri che le condizioni del mercato assicurativo al momento del rilascio del certificato lo richiedano.

[1.11] Il governo ... si riserva il diritto e si impegna ad accettare certificati di assicurazione rilasciati da altri Stati parti contraenti in base a una riserva analoga.

- [1.12] Tutte queste limitazioni, questi obblighi ed esenzioni sono rispecchiati chiaramente nel certificato rilasciato o autenticato ai sensi dell'articolo 4 bis, paragrafo 2, della convenzione.

Relazione tra la presente riserva e gli orientamenti IMO per l'attuazione della Convenzione di Atene

- [1.13] I diritti di cui alla presente riserva saranno esercitati tenendo debitamente conto degli orientamenti IMO per l'attuazione della Convenzione di Atene, o di eventuali modifiche di tali orientamenti, allo scopo di garantire l'uniformità. Qualora il Comitato giuridico dell'Organizzazione marittima internazionale approvi una proposta di modifica degli orientamenti IMO per l'attuazione della Convenzione di Atene, compreso in materia di limiti, le modifiche si applicheranno a decorrere dalla data stabilita dal Comitato. Ciò non pregiudica le norme di diritto internazionale relative al diritto di uno Stato di ritirare o modificare la sua riserva.»

Orientamenti

- 2 Considerata la situazione attuale del mercato assicurativo gli Stati contraenti dovrebbero rilasciare certificati di assicurazione in base all'impegno da parte di un assicuratore per la copertura dei rischi di guerra e di un altro assicuratore per la copertura dei rischi non connessi alla guerra. Ciascun assicuratore dovrebbe essere responsabile unicamente per la sua parte. Si dovrebbero applicare le seguenti norme (le clausole cui si fa riferimento figurano nell'appendice A):
- 2.1 Sia l'assicurazione contro i rischi di guerra sia quella contro i rischi non connessi alla guerra possono essere soggette alle seguenti clausole:
- 2.1.1 Clausola istituzionale di esclusione di contaminazione radioattiva, armi chimiche, biologiche, biochimiche ed elettromagnetiche (clausola n. 370);
- 2.1.2 Clausola istituzionale di esclusione di attacchi cibernetici (clausola n. 380);
- 2.1.3 Le eccezioni e le limitazioni per un fornitore di garanzie finanziarie obbligatorie a titolo della convenzione modificata dai presenti orientamenti, in particolare il limite di 250 000 unità di calcolo per passeggero per ogni singolo evento;
- 2.1.4 La disposizione secondo cui l'assicurazione copre unicamente le responsabilità derivanti dalla convenzione modificata dai presenti orientamenti; e
- 2.1.5 La disposizione secondo cui qualsiasi importo versato a titolo della convenzione è utilizzato per ridurre l'importo che il vettore e/o il suo assicuratore devono ancora versare ai sensi dell'articolo 4 bis della convenzione, anche se tale importo non è stato versato dall'assicuratore che copre i rischi guerra o dall'assicuratore che copre i rischi non connessi alla guerra, né è stato ad essi reclamato.
- 2.2 L'assicurazione contro i rischi guerra copre l'eventuale responsabilità relativa a danni subiti in seguito a morte o lesioni personali di passeggeri in seguito a:
- guerra, guerra civile, rivoluzione, ribellione, insurrezione o sommossa civile originata dai casi predetti, o qualsiasi atto ostile compiuto da potenza belligerante o contro di essa,
 - cattura, confisca, arresto, sequestro o detenzione, e relative conseguenze, o eventuali tentativi a tale scopo,
 - mine, siluri, bombe o altri ordigni bellici abbandonati,
 - atti compiuti da terroristi o da persone che agiscono con intenti ostili o per motivi politici, nonché iniziative intraprese per prevenire o combattere tali rischi,
 - confisca ed espropriazione,
- e può essere soggetta alle seguenti esenzioni, limitazioni e requisiti:
- 2.2.1 Clausola di cessazione automatica e di esclusione del rischio guerra
- 2.2.2 Qualora il cumulo delle richieste di risarcimento dei singoli passeggeri sia superiore all'importo di 340 milioni di unità di conto per nave per ogni singolo evento, il vettore può invocare la limitazione della sua responsabilità a un importo di 340 milioni di unità di conto, sempre a condizione che:
- l'importo in questione sia ripartito tra gli attori proporzionalmente alle loro richieste di risarcimento,
 - tale importo sia ripartito in una o più parti tra gli attori conosciuti al momento della ripartizione stessa, e
 - la ripartizione dell'importo sia effettuata dall'assicuratore, o dal giudice o altra autorità competente adita dall'assicuratore nello Stato contraente in cui sono stati avviati i procedimenti relativi alle richieste di risarcimento presuntamente coperte dall'assicurazione.
- 2.2.3 Clausola del preavviso di 30 giorni nei casi non contemplati dal punto 2.2.1.
- 2.3 L'assicurazione non connessa al rischio guerra dovrebbe coprire tutti i rischi soggetti ad assicurazione obbligatoria diversi da quelli di cui al punto 2.2, a prescindere dal fatto che essi siano o non siano soggetti ad esenzioni, limitazioni o requisiti ai sensi dei punti 2.1 e 2.2.
- 3 Modelli di attestati di assicurazione («Blue Card») e di un certificato di assicurazione che riflettono questi orientamenti figurano nell'appendice B.

Appendice A

Clausole di cui agli orientamenti 2.1.1, 2.1.2 E 2.2.1

Clausola istituzionale di esclusione di contaminazione radioattiva, armi chimiche, biologiche, biochimiche ed elettromagnetiche (clausola n. 370, 10/11/2003)

Tale clausola è preminente e prevale su qualsiasi altro elemento della presente polizza che sia in contrasto con essa.

1. La presente polizza non copre in alcun caso le perdite, i danni, la responsabilità civile o le spese direttamente o indirettamente causati, indotti o derivanti da:
 - 1.1 radiazioni ionizzanti o contaminazione per radioattività provenienti da combustibili nucleari o da scorie nucleari o dall'utilizzazione di combustibili nucleari;
 - 1.2 elementi radioattivi, tossici, esplosivi o comunque pericolosi o contaminanti di impianti o impianti nucleari, reattori nucleari o altri elementi o componenti nucleari degli stessi;
 - 1.3 armi o apparecchiature che utilizzano la fissione e/o fusione atomica o nucleare o simile reazione ovvero forza o materia radioattiva;
 - 1.4 proprietà radioattive, tossiche, esplosive, o comunque pericolose o contaminanti di qualsiasi materiale radioattivo. L'esclusione in questa sottoclausola non riguarda gli isotopi radioattivi diversi dal combustibile nucleare quando tali isotopi sono preparati, trasportati, immagazzinati o utilizzati per scopi commerciali, agricoli, medici, scientifici o altre finalità pacifiche analoghe;
 - 1.5 armi chimiche, biologiche, biochimiche o elettromagnetiche.

Clausola istituzionale di esclusione di attacchi cibernetici (clausola n. 380, 10/11/2003)

1. Fatta salva unicamente la clausola 10.2 in appresso, la presente polizza non copre in alcun caso le perdite, i danni, la responsabilità civile o le spese direttamente o indirettamente causati, indotti o derivanti dall'uso o funzionamento, al fine di causare danni a computer, sistemi informatici, programmi informatici, codici maligni, virus o processi informatici o qualsiasi altro sistema elettronico.
2. Se questa clausola è contemplata in polizze che coprono i rischi di guerra, guerra civile, rivoluzione, ribellione, insurrezione o sommossa civile originata dai casi predetti, o qualsiasi atto ostile compiuto da potenza belligerante o contro di essa o terrorismo o qualsiasi persona che agisce per motivi politici, la clausola 10.1 non è applicata per escludere perdite (che sarebbero altrimenti coperte) derivanti dall'utilizzo di computer, sistemi informatici o programmi informatici o qualsiasi altro dispositivo elettronico impiegato nel lancio e/o nel sistema di orientamento e/o nel meccanismo di fuoco di armi o missili.

Clausola di cessazione automatica e di esclusione del rischio guerra

1.1 Cessazione automatica della garanzia

Che il preavviso di annullazione sia stato notificato o no, la garanzia qui di seguito riportata CESSA AUTOMATICAMENTE:

- 1.1.1 allo scoppio di una guerra (che vi sia stata o no una dichiarazione di guerra) tra uno dei seguenti paesi: Regno Unito, Stati Uniti d'America, Francia, Federazione russa, Repubblica popolare cinese;
- 1.1.2 nei confronti di una nave coperta dalla garanzia qui di seguito riportata, in caso di requisizione della nave sia per titolo che per uso.
- 1.2 Guerra tra le cinque potenze
La presente assicurazione esclude
 - 1.2.1 perdite, danni, passività o spese derivanti: dallo scoppio di una guerra (che vi sia stata o no una dichiarazione di guerra) tra uno dei seguenti paesi: Regno Unito, Stati Uniti d'America, Francia, Federazione russa, Repubblica popolare cinese;
 - 1.2.2 dalla requisizione per titolo o per uso.

Appendice B

I. Esempi di attestati di assicurazione («Blue Card») di cui all'orientamento 3

Blue Card rilasciata dall'assicuratore che copre i rischi guerra

Certificato fornito come prova di assicurazione conformemente all'articolo 4 bis della Convenzione di Atene del 2002 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio

Nome della nave:

Numero IMO di identificazione della nave:

Porto di registrazione:

Nome ed indirizzo dell'armatore:

Si certifica che la nave di cui sopra, è coperta, fintanto che l'armatore summenzionato è proprietario della stessa, da una polizza assicurativa conforme alle disposizioni di cui all'articolo 4 bis della Convenzione di Atene del 2002 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio, *fatte salve tutte le eccezioni e limitazioni previste dall'assicurazione obbligatoria rischi guerra ai sensi della convenzione e degli orientamenti di attuazione adottati dal Comitato giuridico dell'Organizzazione marittima internazionale nell'ottobre 2006, incluse segnatamente le seguenti clausole: [Si può inserire, nella misura ritenuta opportuna, il testo della convenzione, degli orientamenti e delle appendici]*

Periodo di assicurazione a decorrere dal 20 febbraio 2007

fino al 20 febbraio 2008

Resta inteso che l'assicuratore può annullare il presente certificato con preavviso scritto di 30 giorni indirizzato all'autorità summenzionata, nel qual caso la responsabilità dell'assicuratore che firma qui di seguito cessa a decorrere dalla data di scadenza del preavviso summenzionato, ma solo per quanto riguarda i sinistri occorsi dopo tale data.

Data:

Certificato rilasciato da:

War Risks, Inc

[Indirizzo]

.....
(Firma dell'assicuratore)

In qualità di agente esclusivo per War risks guerra Inc.

Blue Card rilasciata dall'assicuratore che non copre i rischi guerra

Certificato fornito come prova di assicurazione conformemente all'articolo 4 bis della Convenzione di Atene del 2002 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio

Nome della nave:

Numero IMO di identificazione della nave:

Porto di registrazione:

Nome ed indirizzo dell'armatore:

Si certifica che la nave di cui sopra è coperta fintanto che l'armatore summenzionato è proprietario della stessa, da una polizza assicurativa conforme alle disposizioni di cui all'articolo 4 bis della Convenzione di Atene del 2002 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio, *fatte salve tutte le eccezioni e limitazioni previste per gli assicuratori che non coprono i rischi guerra ai sensi della convenzione e degli orientamenti di attuazione adottati dal Comitato giuridico dell'Organizzazione marittima internazionale nell'ottobre 2006, incluse segnatamente le seguenti clausole: [Si può inserire, nella misura ritenuta opportuna, il testo della convenzione, degli orientamenti e delle appendici]*

Periodo di assicurazione a decorrere dal 20 febbraio 2007

al 20 febbraio 2008

Resta inteso che l'assicuratore può annullare il presente certificato con preavviso scritto di tre mesi indirizzato all'autorità summenzionata, nel qual caso la responsabilità dell'assicuratore che firma qui di seguito cessa a decorrere dalla data di scadenza del preavviso summenzionato, ma solo per quanto riguarda i sinistri occorsi dopo tale data.

Data:

Certificato rilasciato da:

PANDI P&I

[Indirizzo]

.....
(Firma dell'assicuratore)

In qualità di agente esclusivo per PANDI P&I

II. Modello di certificato di assicurazione di cui all'orientamento 3

Certificato di assicurazione o di altra garanzia finanziaria relativa alla responsabilità per morte o lesioni personali dei passeggeri

Rilasciato in conformità delle disposizioni dell'articolo 4 bis della Convenzione di Atene del 2002 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio

Nome della nave	Lettere o numero di identificazione	Numero IMO di identificazione della nave	Porto di registrazione	Nome e indirizzo completo della sede principale del vettore che esegue realmente il trasporto

Si certifica che la nave di cui sopra è coperta da una polizza assicurativa o da altra garanzia finanziaria conforme alle disposizioni dell'articolo 4 bis della Convenzione di Atene del 2002 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio.

Tipo di garanzia

Durata della garanzia

Nome e indirizzo dell'assicuratore(degli assicuratori) e/o del garante(dei garanti)

La copertura assicurativa oggetto del presente certificato è suddivisa in una parte relativa all'assicurazione contro i rischi guerra ed una parte relativa all'assicurazione che non copre i rischi guerra, conformemente agli orientamenti di attuazione adottati dal Comitato giuridico dell'Organizzazione marittima internazionale nell'ottobre 2006. Ogni parte della copertura assicurativa è soggetta a tutte le eccezioni e limitazioni consentite ai sensi della convenzione e degli orientamenti di attuazione. Gli assicuratori non sono solidalmente responsabili. Gli assicuratori sono:

Per i rischi guerra: War Risks, Inc [indirizzo]

Per i rischi non connessi alla guerra: Pandi P&I, [indirizzo]

Il presente certificato è valido fino al

Rilasciato o autenticato dal governo di
(denominazione completa dello Stato)

OPPURE

Formula da utilizzare qualora lo Stato contraente si avvalga dell'articolo 4 bis, paragrafo 3:

Il presente certificato è rilasciato da

(nome dell'istituzione o dell'organismo) debitamente autorizzato a tal fine dal governo di (denominazione completa dello Stato)

Fatto a il
(luogo) (data)

.....
(firma e qualifica del funzionario che rilascia o autentica il certificato)

Note esplicative:

1. La denominazione dello Stato può eventualmente contenere un riferimento all'autorità pubblica competente del paese nel quale il certificato è rilasciato.
 2. Se l'importo totale della garanzia proviene da più fonti, occorre indicare l'importo di ciascuna di esse.
 3. Se la garanzia è fornita sotto varie forme, è necessario specificarle.
 4. Alla voce «durata della garanzia» occorre precisare la data in cui la garanzia prende effetto.
 5. Alla voce «Indirizzo dell'assicuratore (degli assicuratori) e/o del garante (dei garanti)» occorre indicare la sede principale dell'assicuratore (degli assicuratori) e/o del garante (dei garanti). Se necessario, indicare la sede presso cui è stata stipulata l'assicurazione o concessa la garanzia.
-

MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

I. INTRODUZIONE

Nel novembre 2005 la Commissione ha adottato la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare e per vie navigabili interne in caso di incidente ⁽¹⁾, la quale è stata trasmessa al Consiglio il 24 febbraio 2006.

Il Parlamento europeo ha adottato il parere in prima lettura il 25 aprile 2007.

Il Comitato europeo economico e sociale ha adottato il parere il 13 settembre 2006 ⁽²⁾.

Il Comitato delle regioni ha adottato il parere il 15 giugno 2006 ⁽³⁾.

Nel quadro della procedura di codecisione (articolo 251 TCE) il Consiglio è giunto ad un accordo politico sul progetto di regolamento il 30 novembre 2007. Previa messa a punto giuridico-linguistica, il Consiglio ha adottato la posizione comune il 6 giugno 2008.

II. OBIETTIVO

Principale obiettivo del regolamento proposto è integrare nel diritto comunitario la Convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio, modificata dal protocollo del 2002 (qui di seguito: «Convenzione di Atene»).

La proposta della Commissione include altresì vari adeguamenti della Convenzione di Atene e alcune misure aggiuntive, quali l'estensione dell'ambito d'applicazione al traffico interno ad uno Stato membro e al traffico per le vie navigabili interne e la revoca della possibilità, disponibile agli Stati membri in virtù della Convenzione di Atene, di stabilire limiti di responsabilità più elevati rispetto a quelli consentiti dalla Convenzione stessa. È inoltre contemplata una disposizione secondo cui, in caso di perdita o di danni ad ausili alla mobilità o apparecchiature mediche utilizzate da un passeggero a mobilità ridotta, il risarcimento corrisponde, al massimo, al valore di sostituzione dell'ausilio o apparecchiatura. Analogamente a quanto vige per i settori aereo e ferroviario, la proposta prevede infine sia l'anticipo di pagamento in caso di morte o lesioni personali di un passeggero sia informazioni ai passeggeri prima del viaggio.

III. ANALISI DELLA POSIZIONE COMUNE

Considerazioni generali

Quale definita dal Consiglio, la posizione comune sulla proposta attualizza il regolamento mediante, tra l'altro, la modifica delle disposizioni sull'ambito d'applicazione, il nesso tra il regolamento e altre convenzioni internazionali in materia di limitazione globale della responsabilità, gli anticipi di pagamento e la disposizione transitoria.

La posizione comune riprende, alla lettera, in parte o nello spirito, numerosi emendamenti proposti dal Parlamento europeo in prima lettura (emendamenti 1, 2, 3, 5, 9, 10, 11, 16-27 — cfr. doc. 8724/07), i quali migliorano o chiariscono il testo del regolamento proposto. Altri emendamenti, invece, non sono recepiti nella posizione comune (emendamenti 4, 6, 7, 8, 12, 13, 14, 15): il Consiglio concorda con la Commissione che la rivalutazione delle competenze dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) sia materia differente da non contemplare in questo regolamento (emendamento 4). Il rigetto degli altri emendamenti è illustrato in maggior dettaglio nella parte successiva.

La posizione comune contiene altresì varie modifiche non prospettate nel parere in prima lettura del Parlamento europeo, risultanti dall'integrazione di alcune disposizioni della proposta iniziale della Commissione con nuovi elementi o da una loro completa riformulazione con l'aggiunta di alcune disposizioni totalmente nuove.

Infine, varie modifiche redazionali mirano semplicemente a chiarire il testo o ad assicurare la coerenza complessiva del regolamento.

La parte seguente illustra le modifiche di merito contenute nella posizione comune e la risposta del Consiglio agli emendamenti del Parlamento europeo.

⁽¹⁾ Doc. 6827/06 — COM(2005) 592 definitivo

⁽²⁾ GU C 318 del 23.12.2006

⁽³⁾ GU C 229 del 22.9.2006

Considerazioni specifiche

(1) *Ambito d'applicazione*

Il Consiglio, concordando appieno con il Parlamento europeo (emendamenti 16-27), ha respinto l'estensione dell'ambito d'applicazione della Convenzione di Atene al trasporto internazionale e nazionale per vie navigabili interne proposta dalla Commissione. Il Consiglio concorda infatti con il Parlamento europeo che la Convenzione di Atene verte sul trasporto via mare e che quindi un'estensione al trasporto per vie navigabili interne non sarebbe opportuna né terrebbe adeguatamente conto delle specificità del settore della navigazione interna.

Inoltre, quanto al trasporto via mare effettuato all'interno di un singolo Stato membro, il Consiglio precisa, in contrasto con la posizione della Commissione e del Parlamento europeo, che è ragionevole che il regolamento su applichi alle navi appartenenti alla classe A ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 98/18/CE, del 17 marzo 1998, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri.

(2) *Integrazione della Convenzione di Atene e di altre misure dell'IMO*

Il Consiglio concorda con il Parlamento europeo (emendamento 6) che debbano essere integrati nel regolamento non soltanto la Convenzione di Atene, ma anche la riserva e gli orientamenti IMO per l'attuazione della Convenzione di Atene (qui di seguito: «orientamenti IMO») adottati dal Comitato giuridico dell'IMO il 19 ottobre 2006 su alcune questioni della Convenzione di Atene, in particolare il risarcimento dei danni connessi al terrorismo. Al pari del Parlamento europeo, il Consiglio ha quindi accluso al regolamento il testo degli orientamenti IMO sotto forma di nuovo allegato.

Si rilevi tuttavia che, a giudizio del Consiglio, l'inserimento del testo integrale della Convenzione di Atene potrebbe determinare un'incertezza del diritto, perché varie disposizioni della Convenzione non sono collegate direttamente all'oggetto del regolamento. Contrariamente al Parlamento europeo, il Consiglio elenca quindi, nell'articolo 3, paragrafo 1 del regolamento, le disposizioni della Convenzione di Atene pertinenti all'applicazione del regolamento. A fini di chiarezza, sono inoltre state omesse dall'allegato del regolamento le disposizioni della Convenzione di Atene irrilevanti o fuorvianti.

(3) *Massimali applicabili*

Il Consiglio ha modificato la proposta della Commissione per quanto riguarda la non applicazione dell'articolo 7, paragrafo 2 della Convenzione di Atene, ai cui sensi uno Stato contraente può stabilire limiti di responsabilità più elevati rispetto a quelli consentiti dalla Convenzione stessa. Il Consiglio ha optato per un'applicazione rigorosa della Convenzione di Atene, senza introduzione di uno specifico meccanismo comunitario per l'applicazione dell'articolo 7, paragrafo 2, come invece proposto dalla Commissione e dal Parlamento europeo (emendamento 7).

(4) *Applicazione concomitante di altre convenzioni internazionali relative alla limitazione della responsabilità dei proprietari delle navi*

Poiché vari Stati membri hanno già ratificato la Convenzione internazionale sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi del 1976, modificata dal protocollo del 1996 (LLMC 1996), il Consiglio non può condividere la posizione del Parlamento europeo circa la non applicazione dell'articolo 19 della Convenzione di Atene (emendamento 8). Ai fini della certezza del diritto, l'articolo 5 della posizione comune del Consiglio precisa il nesso tra la Convenzione di Atene e la LLMC 1996.

(5) *Anticipo di pagamento*

Ricalcando la posizione del Parlamento europeo (emendamento 9), il Consiglio concorda che, in caso di morte o di lesioni personali di un passeggero dovute ad un incidente marittimo, si debba procedere ad un anticipo di pagamento. Al fine di assicurare l'applicabilità pratica della disposizione, il Consiglio precisa che essa vale se l'incidente marittimo si è verificato all'interno del territorio di uno Stato membro oppure a bordo di una nave battente bandiera di uno Stato membro o registrata in uno Stato membro. Quanto alla terminologia, il Consiglio ritiene sufficiente l'espressione «incidente marittimo», di cui la Convenzione di Atene dà una definizione ampia. Non occorre pertanto aggiungere il riferimento al «sinistro marittimo».

Il Consiglio concorda pienamente con il Parlamento europeo (emendamento 10) che un anticipo di pagamento non costituisce riconoscimento di responsabilità e può essere detratto da qualsiasi ulteriore importo dovuto. Tuttavia, il Consiglio indica altresì i casi in cui l'anticipo di pagamento è rimborsabile in virtù della Convenzione di Atene e degli orientamenti IMO.

(6) *Informazioni ai passeggeri*

Il Consiglio concorda con il Parlamento europeo relativamente alle caratteristiche delle informazioni (appropriate e comprensibili) che devono essere comunicate ai passeggeri al più tardi alla partenza. A tal fine, il Consiglio propone di ricorrere ad una sintesi analogamente alla prassi seguita nel trasporto aereo. Non ritiene tuttavia necessario un riferimento alle disposizioni della direttiva 90/314/CEE del Consiglio, del 13 giugno 1990, concernente i viaggi, le vacanze ed i circuiti «tutto compreso» (emendamento 12), in quanto essa è già d'applicazione ed è indipendente dal regolamento proposto.

(7) *Applicazione differita*

Sulla falsariga di quanto proposto dal Parlamento europeo (emendamenti 13, 14 e 15), il Consiglio ha inserito una disposizione transitoria che consente agli Stati membri di differire l'applicazione del regolamento fino a quattro anni dalla sua data di applicazione. Tuttavia, la modifica che il Consiglio apporta alla proposta della Commissione si applica al trasporto marittimo all'interno di un singolo Stato membro a bordo di navi appartenenti alla classe A ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 98/18/CE e non al trasporto interno ad opera di compagnie di traghetti di linea (nelle regioni di cui all'articolo 299, paragrafo 2 TCE) come proposto dal Parlamento europeo.

IV. CONCLUSIONI

Il Consiglio reputa che la posizione comune rappresenti un approccio realistico, in considerazione sia delle possibilità di concretamento della proposta e delle relative disposizioni aggiuntive sia dell'esigenza di chiarezza giuridica.

Il Consiglio auspica di tenere con il Parlamento europeo un dibattito costruttivo finalizzato alla rapida adozione del regolamento.
