



Bruxelles, 29.3.2016
COM(2016) 167 final

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL
CONSIGLIO**

**relativa all'applicazione della direttiva 2009/20/CE sull'assicurazione degli armatori per
i crediti marittimi**

1. INTRODUZIONE

La direttiva 2009/20/CE¹ del Parlamento europeo e del Consiglio sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi ("la direttiva") è entrata in vigore il 29 maggio 2009. La direttiva mira a incoraggiare un comportamento responsabile da parte di tutti gli operatori economici al fine di migliorare la qualità del trasporto marittimo mercantile e garantire la sicurezza in mare.

Conformemente all'articolo 8 della suddetta direttiva, l'obiettivo della presente relazione è informare il Parlamento europeo e il Consiglio sullo stato di applicazione della stessa.

La relazione si basa sui risultati di un'indagine sull'applicazione della direttiva² effettuata dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) su richiesta della Commissione europea, nonché sulle informazioni e sui dati estratti dalla banca dati sulle ispezioni³ (comunemente denominata "THETIS"⁴) istituita in virtù dell'articolo 24 della direttiva 2009/16/CE⁵ relativa al controllo da parte dello Stato di approdo, modificata. La Commissione non ha ricevuto reclami riguardanti la direttiva a partire dalla sua data di applicazione (1° gennaio 2012)⁶.

2. CONTESTO

La direttiva prevede l'obbligo per gli armatori nell'UE di stipulare un'assicurazione adeguata che copra le loro navi, conformemente alla risoluzione A.898(21) dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO)⁷ e al principio della limitazione della responsabilità in conformità al protocollo del 1996 della convenzione del 1976 sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi ("LLMC 1996"), che prevede che tutte le navi battenti bandiera di uno Stato membro, nonché le navi battenti bandiera di un paese terzo che entrano nei porti dell'UE (o, in alcuni casi, che operano nelle acque territoriali di uno Stato membro), siano coperte da un'assicurazione per un importo pari all'importo massimo applicabile per la responsabilità stabilito dalle disposizioni della LLMC 1996⁸.

La LLMC 1996 sancisce il diritto degli armatori (compresi i noleggiatori, gestori e operatori) e degli addetti ai recuperi marini di limitare la propria responsabilità per una serie di crediti

¹ GU L 131 del 28.5.2009, pag. 128.

² L'indagine ha esaminato l'applicazione della direttiva nel periodo tra il 1° gennaio 2012 e il 31 dicembre 2014. Essa comprendeva un questionario inviato dall'EMSA agli Stati membri, cui hanno risposto 25 Stati membri (ES, LU e NL non hanno risposto).

³ Informazioni estratte per il periodo compreso tra il 1° gennaio 2012 e il 30 settembre 2015, cfr. allegati A, B e C della presente relazione.

⁴ <http://emsa.europa.eu/psc-main/thetis.html>

⁵ GU L 131 del 28.5.2009, pag. 57.

⁶ Corretto al 15 dicembre 2015.

⁷ Risoluzione A.898(21) dell'assemblea dell'IMO, del 4 febbraio 2000, "Orientamenti in materia di responsabilità degli armatori relativamente ai crediti marittimi".

⁸ Non tutti gli Stati membri sono firmatari della convenzione LLMC 1996 e solo 23 Stati membri l'hanno ratificata. AT, CZ, IT, PT e SK non hanno ancora ratificato questa convenzione. Ciò non pregiudica tuttavia gli obblighi di questi ultimi Stati ai sensi della direttiva.

marittimi relativi all'esercizio di una nave. Il calcolo dei limiti previsti dalla convenzione è basato sul tonnellaggio della nave in questione. La LLMC 1996 ha aumentato i limiti di responsabilità rispetto alla precedente convenzione (LLMC 1976). Tali limiti sono stati inoltre ulteriormente aumentati dall'IMO nel 2012 e sono entrati in vigore l'8 giugno 2015.

Ai fini della direttiva, non esiste una definizione del termine "nave" in quanto tale. La direttiva si applica alle navi di almeno 300 tonnellate lorde, ad esclusione di "*navi da guerra, (alle) navi da guerra ausiliarie o (alle) altre navi di proprietà dello Stato o gestite dallo Stato impiegate per servizi pubblici a fini non commerciali*". Ciò premesso, la definizione di "armatore" è chiaramente limitata alle navi marittime e comprende, oltre al proprietario registrato, qualsiasi persona responsabile dell'esercizio della nave.⁹ Ne consegue che la direttiva si applica solo alle navi marittime. Vale la pena notare che anche la LLMC 1996 non include una definizione di "nave" ed è proprio grazie alla definizione di "armatore" che la sua applicazione è limitata alle navi marittime. La direttiva è basata sulla LLMC 1996 e la storia dei negoziati della direttiva conferma la volontà del colegislatore di non aggiungere elementi o modificare le definizioni della convenzione¹⁰.

3. RECEPIMENTO DA PARTE DEGLI STATI MEMBRI

Il termine per il recepimento della direttiva nell'ordinamento nazionale era il 1° gennaio 2012. Tutti gli Stati membri hanno notificato alla Commissione le loro misure nazionali di attuazione della direttiva. Dal 2012 non sono state comunicate modifiche alle normative nazionali di recepimento degli Stati membri.

4. APPLICAZIONE DELLA DIRETTIVA

Questo punto della relazione esamina l'applicazione della direttiva secondo la sequenza delle sue disposizioni. Come indicato nell'articolo 1, la direttiva disciplina "*taluni aspetti*" degli obblighi cui sono soggetti gli armatori riguardo all'assicurazione per i crediti marittimi. La direttiva è complementare agli strumenti internazionali che disciplinano la responsabilità

⁹ Cfr. [Punto 4.1](#).

¹⁰ Cfr. documento 14287/2/08 REV 2 ADD 1, Posizione comune adottata dal Consiglio il 9 dicembre 2008 in vista dell'adozione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi:
<http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-14287-2008-REV-2-ADD-1/it/pdf>

civile degli armatori per determinati tipi di danni¹¹, nonché alle norme dell'UE e nazionali in materia di responsabilità penale e amministrativa degli armatori¹².

4.1 Ambito di applicazione e definizioni (Articoli 2 e 3)

L'articolo 2 definisce l'ambito di applicazione della direttiva in base alle dimensioni (stazza) e al tipo di navi (escluse le navi da guerra e le navi di proprietà dello Stato impiegate per servizi pubblici a fini non commerciali). L'applicazione di tali disposizioni non comporta difficoltà per gli Stati membri.

All'articolo 2, paragrafo 3, della direttiva è definito il rapporto tra gli obblighi previsti dalla direttiva e gli obblighi derivanti dalle convenzioni internazionali sulla responsabilità e l'indennizzo, compreso l'obbligo di assicurazione, che figurano nell'allegato della direttiva. La direttiva indica espressamente che essa "fa salve" tali convenzioni internazionali. Di conseguenza, l'obbligo di assicurazione stabilito dalla direttiva si applica in aggiunta - non in contraddizione - all'obbligo di sottoscrivere un'assicurazione adeguata o un'altra garanzia finanziaria in virtù di tali convenzioni, negli Stati membri in cui si applicano tali convenzioni.

Gli approcci degli Stati membri in materia sono divergenti a causa di due fattori. In primo luogo, gli Stati membri non hanno ancora ratificato tutte le convenzioni internazionali elencate nell'allegato della direttiva¹³. Inoltre gli Stati membri hanno scelto diversi metodi di recepimento dell'articolo 2, paragrafo 3, nelle rispettive legislazioni nazionali, ovvero solo pochi Stati membri hanno scelto di fare riferimento a tali convenzioni internazionali e alla loro relazione con la direttiva, mentre gli altri Stati membri non si riferiscono esplicitamente all'allegato della direttiva nelle loro misure di recepimento nazionali. Comunque sia, le convenzioni internazionali e la direttiva non sono in contraddizione: sono strumenti complementari e gli strumenti di cui all'allegato costituiscono una *lex specialis* relativa a determinati tipi di danni derivanti da varie attività di trasporto via mare, ad esempio il trasporto di petrolio in cisterne, il trasporto via mare di sostanze nocive e potenzialmente

¹¹ L'allegato della direttiva contiene un elenco di tali strumenti:
- Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi del 1992 (CLC 1992);
- Convenzione internazionale del 1996 sulla responsabilità e l'indennizzo per i danni causati dal trasporto via mare di sostanze nocive e potenzialmente pericolose (convenzione HNS)
- Convenzione internazionale del 2001 sulla responsabilità civile per i danni derivanti dall'inquinamento determinato dal carburante delle navi (convenzione "Bunker Oil")
- Convenzione internazionale di Nairobi del 2007 sulla rimozione dei relitti (convenzione "rimozione dei relitti")

¹² L'elenco contenuto nell'allegato della direttiva include il regolamento (CE) n. 392/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente. La proposta originaria della Commissione di una direttiva relativa alla responsabilità civile e alle garanzie finanziarie degli armatori descrive inoltre il rapporto tra la direttiva e le altre normative UE e nazionali in materia di responsabilità per le attività di trasporto marittimo (cfr. i documenti COM(2005) 593final e SEC/2005/1517).

¹³ In base alle più recenti informazioni pubblicate dall'IMO il 5 novembre 2015, nell'UE lo stato delle 4 convenzioni internazionali elencate nell'allegato alla direttiva (cfr. nota 11) è il seguente: 26 Stati membri sono parti della CLC del 1992, nessuno Stato membro è ancora parte della convenzione HNS, 28 Stati membri sono parti della convenzione "Bunker Oil" e 6 Stati membri sono parti della convenzione sulla rimozione dei relitti. Informazioni aggiornate sulla ratifica di tutte le convenzioni IMO sono disponibili al seguente indirizzo:
<http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202015.pdf>

pericolose (HNS), l'inquinamento determinato dal carburante delle navi (bunker oil) o la rimozione dei relitti. Nel 2008 gli Stati membri si erano impegnati a ratificare tutte le convenzioni elencate nell'allegato¹⁴ e la Commissione continuerà a sollecitare gli Stati membri a compiere passi in avanti in tal senso¹⁵.

Come indicato al punto 2, la direttiva non contiene alcuna definizione del termine "nave". Tuttavia, alla luce dell'articolo 2, paragrafo 2, e dell'articolo 3, lettera a), il suo ambito di applicazione è limitato alle navi marittime e sono espressamente escluse le navi da guerra o le altre navi di proprietà dello Stato o gestite dallo Stato impiegate per servizi pubblici a fini non commerciali. Inoltre, la sua applicabilità a diversi tipi di navi è anche legata all'ambito di applicazione dei controlli da parte dello Stato di bandiera e dello Stato di approdo, che costituiscono due meccanismi di attuazione della direttiva. Se una nave è ammissibile all'ispezione di controllo da parte dello Stato di approdo conformemente alla direttiva 2009/16/CE, si può prevedere che un controllo avrà luogo al fine di confermare l'applicabilità e la conformità alle disposizioni della direttiva.

L'articolo 3 della direttiva contiene una definizione di "armatore" in linea con la LLMC 1996. Quest'ultima è inoltre chiaramente identificata nella sezione relativa alle definizioni della direttiva come il testo consolidato della convenzione LLMC del 1976, modificata dal protocollo del 1996. Infine il concetto di "assicurazione" è definito in modo non esaustivo, copiando letteralmente la definizione di assicurazione di cui alla risoluzione IMO A.898 (21), che fa riferimento all'"*assicurazione indennizzo del tipo attualmente fornito dai membri dell'International Group dei P&I Clubs*" come esempio di copertura.

4.2 Obbligo di assicurazione (articolo 4)

L'articolo 4 della direttiva istituisce l'obbligo di stipulare un'assicurazione con copertura sufficiente per gli armatori :

- a) la cui nave batte la bandiera di uno Stato membro;
- b) la cui nave entra in un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro; e
- c) la cui nave opera nelle acque territoriali di uno Stato membro, purché lo Stato membro interessato abbia deciso di includere questo tipo di traffico nell'ambito di applicazione della direttiva e fatte salve le norme di diritto internazionale relative al passaggio inoffensivo.

La direttiva prescrive inoltre che l'assicurazione deve coprire i crediti che rientrano nell'ambito di applicazione della LLMC 1996 come crediti soggetti a limitazione. L'importo dell'assicurazione per nave e per evento deve essere pari all'importo massimo applicabile per la limitazione di responsabilità conformemente alla LLMC 1996.

¹⁴ Documento del Consiglio n. 15859/08 ADD 1, del 19.11.2008, "Dichiarazione degli Stati membri sulla sicurezza marittima".

¹⁵ In particolare, per quanto riguarda la convenzione HNS, la Commissione ha presentato due proposte parallele che autorizzano gli Stati membri ad aderire al protocollo del 2010 della convenzione HNS nell'interesse dell'Unione, cfr. i documenti COM(2015)304 final e COM(2015)305 final, adottati il 22.6.2015.

Gli Stati membri in quanto Stati di bandiera e Stati di approdo devono esigere che gli armatori rispettino gli obblighi derivanti dalla direttiva. Tutti gli Stati membri hanno designato autorità nazionali competenti per l'attuazione degli obblighi di cui all'articolo 4 della direttiva.

Tuttavia, per quanto riguarda l'applicazione da parte dello Stato di bandiera, solo alcuni Stati membri hanno dichiarato che effettueranno la verifica della validità del certificato di assicurazione, in particolare per controllare e verificare il rispetto dell'obbligo di copertura assicurativa della responsabilità¹⁶. Analogamente, in materia di controllo da parte dello Stato di approdo non tutti gli Stati membri hanno indicato effettivamente come viene verificata l'adeguatezza del certificato di assicurazione delle navi battenti bandiera straniera al momento dell'ingresso nei loro porti. Soltanto un numero limitato di Stati membri ha comunicato alla Commissione che la verifica della validità del certificato di assicurazione avviene nel corso delle ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo, in particolare per quanto riguarda la copertura assicurativa della responsabilità.

Per quanto riguarda la possibilità di esigere la copertura assicurativa delle navi che operano nelle acque territoriali degli Stati membri, diversi Stati membri hanno comunicato di aver recepito questa prescrizione nel proprio ordinamento nazionale. Tuttavia, la Commissione non ha ottenuto informazioni sufficienti per determinare in quale modo tale prescrizione è applicata dagli Stati membri¹⁷.

4.3 Ispezioni e conformità mediante il controllo da parte dello Stato di approdo (articolo 5)

L'articolo 5 della direttiva stabilisce che le navi che entrano nei porti di uno Stato membro e che battono bandiera di un altro Stato membro devono detenere un'assicurazione per i crediti marittimi conformemente all'articolo 4 della direttiva. Gli Stati membri adempiono ai propri obblighi in quanto Stati di approdo a norma della direttiva mediante ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo effettuate a norma della direttiva 2009/16/CE¹⁸.

Mentre le navi soggette al controllo dello Stato di approdo non sono segnalate per l'ispezione sulla base del loro stato assicurativo¹⁹, conformemente alla direttiva 2009/16/CE ogni

¹⁶ Uno Stato membro ha riferito di utilizzare la procedura di registrazione per controllare l'adempimento degli obblighi dell'armatore; un altro ha riferito di eseguire gli audit pertinenti presso gli uffici degli armatori.

¹⁷ Solo uno Stato membro ha riferito che la verifica dell'assicurazione delle navi di bandiera straniera che si trovano nelle sue acque territoriali è di competenza dei servizi di assistenza al traffico marittimo (VTS).

¹⁸ Alcuni Stati membri hanno riferito che, al fine di confermare la conformità alle disposizioni specifiche della direttiva, essi potrebbero effettuare ispezioni di controllo dello Stato di approdo nel quadro di un ordinamento nazionale.

¹⁹ La frequenza delle ispezioni di controllo dello Stato di approdo varia in funzione del rischio presentato dalle navi: le navi più pericolose vengono sottoposte ad ispezione più spesso, mentre le navi che superano le ispezioni senza problemi sono soggette a ispezioni meno frequenti. Alle navi che risultano persistentemente inadempienti può essere vietato l'ingresso nelle acque territoriali europee (cfr. <https://portal.emsa.europa.eu/web/thetis/refusal-of-access>). La Commissione pubblica gli elenchi degli armatori delle navi persistentemente inadempienti (<https://portal.emsa.europa.eu/web/thetis/company-performance>), conformemente al regolamento (UE) n. 802/2010 della Commissione, del 13 settembre 2010, recante attuazione dell'articolo 10, paragrafo 3, e dell'articolo 27 della direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda l'efficienza delle compagnie di navigazione,

ispezione di una nave da parte di uno Stato di approdo deve includere la verifica della presenza a bordo di un certificato di assicurazione conformemente all'articolo 6 della direttiva. La verifica del certificato di assicurazione fa parte dell'ispezione di controllo da parte dello Stato di approdo in conformità all'allegato IV, punto 41, della direttiva 2009/16/CE. Non è possibile registrare in THETIS l'ispezione di controllo da parte dello Stato di approdo se non viene notificata di conseguenza la verifica della presenza a bordo del certificato di assicurazione. È stato creato un modulo specifico in THETIS ("THETIS-I"), operativo dal 1° luglio 2013, per la registrazione delle carenze negli Stati membri nel quadro della direttiva. Sebbene non tutte le navi siano sottoposte ad ispezione ad ogni visita, la copertura sistematica delle ispezioni offerta dal regime UE di controllo da parte dello Stato di approdo significa che ogni singola nave che entra in un porto dell'UE è controllata, in media, ogni 11 mesi.

Inoltre vari Stati membri hanno riferito di chiedere alle navi che entrano nei loro porti di fornire una notifica preliminare di assicurazione, utilizzando prevalentemente il sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi²⁰ (SafeSeaNet (SSN)). L'obbligo di notifica preliminare è utile per individuare le navi da sottoporre a ispezione e contribuire a un'applicazione più efficace e razionale della direttiva. È opportuno notare che, a norma dell'articolo 16, paragrafo 1, lettera d), della direttiva 2002/59/CE, le navi che non hanno notificato o non hanno i certificati di assicurazione o di garanzia finanziaria ai sensi della normativa dell'Unione e delle norme internazionali, dovrebbero essere segnalate alle stazioni costiere interessate degli altri Stati membri situati sulla rotta prevista della nave.

La Commissione sostiene fermamente questa prassi che risponde anche agli obiettivi della presente direttiva, come evidenziato nella valutazione d'impatto a sostegno della proposta della Commissione per una direttiva relativa alla responsabilità civile e alle garanzie finanziarie degli armatori²¹, che ha portato all'adozione della direttiva.

Inoltre la notifica preliminare di assicurazione, insieme al potenziale di semplificazione della rendicontazione offerto dall'SSN, può rivelarsi un mezzo efficace per risolvere le incertezze in materia di responsabilità civile dell'armatore e disponibilità di un indennizzo quando una nave necessita di assistenza²² all'interno o in prossimità delle acque territoriali dell'UE. L'utilizzo dell'SSN al fine di ottenere e condividere informazioni sulla copertura assicurativa delle navi che entrano nei porti dell'UE può essere particolarmente utile per le autorità nazionali

modificato dal regolamento di esecuzione (UE) n. 1205/2012 della Commissione, del 14 dicembre 2012 (GU L 347 del 15.12.2012, pag.10).

²⁰ Il sistema SafeSeaNet (SSN) è stato istituito mediante la direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione e che abroga la direttiva 93/75/CEE del Consiglio, GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10, modificata. L'SSN è gestito dall'EMSA.

²¹ SEC/2005/1517 e COM(2005) 593 final, cfr. nota precedente 11.

²² *"nave che necessita di assistenza": fatte salve le disposizioni della Convenzione SAR sul salvataggio delle persone, una nave che si trova in una situazione che potrebbe comportare il naufragio o un pericolo per l'ambiente o la navigazione"* ai sensi dell'articolo 3, lettera v), della direttiva 2002/59/CE.

competenti che valutano la possibilità di accogliere una nave che necessita di assistenza nella ricerca di un luogo di rifugio²³.

In caso di inosservanza della direttiva da parte di una nave che entra in un porto di uno Stato membro e battente bandiera di uno Stato diverso, vale a dire la mancanza di un'adeguata copertura assicurativa, il fermo della nave è possibile a norma della direttiva 2009/16/CE. Inoltre l'articolo 5, paragrafo 2, della direttiva fornisce un ulteriore strumento rispetto a quelli previsti dalla direttiva 2009/16/CE. Tale strumento, la cui applicazione è rimessa alla discrezionalità degli Stati membri, prevede l'espulsione delle navi inadempienti dal porto di uno Stato membro e, in parallelo, la notifica alla Commissione, agli altri Stati membri e allo Stato di bandiera interessato, che comporta il divieto d'ingresso nei porti di altri Stati membri per la nave in questione. La notifica avviene tramite l'SSN, utilizzando un modello di notifica di anomalie elaborato a tal fine²⁴. La maggior parte degli Stati membri ha recepito questa possibilità di espulsione, anche se l'espulsione delle navi rimane un evento molto raro nell'UE.

4.4 Certificati di assicurazione (articolo 6)

L'articolo 6 della direttiva definisce i requisiti minimi che devono essere soddisfatti per attestare l'esistenza di un'assicurazione a bordo della nave in conformità dell'articolo 4. L'esame del contenuto minimo di un certificato ufficiale, come previsto dall'articolo 6 della direttiva, è il principale obiettivo della verifica dell'assicurazione. Il controllo dell'autenticità del certificato e l'esame dei limiti di responsabilità civile a norma della LLMC 1996 sono meno comuni tra gli Stati membri²⁵. Un numero limitato di Stati membri²⁶ sembra avere linee guida nazionali in materia di verifica delle assicurazioni.

Un punto importante su cui divergono gli approcci adottati dagli Stati membri è l'accettazione nella pratica — soprattutto durante il controllo da parte dello Stato di approdo — dei certificati assicurativi in formato elettronico. È importante sottolineare che il settore assicurativo ha adottato l'impiego — quasi esclusivo — di certificati elettronici (ad esempio certificato di adesione P&I). L'IMO ha approvato le "*Guidelines for the Use of Electronic Certificates*" (linee guida per l'uso di certificati elettronici)²⁷ nel trasporto marittimo, che possono essere pertinenti anche per il controllo dell'assicurazione. Le versioni elettroniche dei certificati hanno caratteristiche specifiche ed esistono procedure specifiche per la loro autenticazione e successiva verifica. Per garantire l'accettazione e l'applicabilità in tutti gli Stati membri dei certificati elettronici ai fini della direttiva è opportuno prevedere un ulteriore esame della questione.

²³ "'luogo di rifugio': il porto, la parte di un porto o qualsiasi altro luogo di ancoraggio o ormeggio protetto o qualsiasi altra area riparata individuati da uno Stato membro per accogliere una nave in pericolo" ai sensi dell'articolo 3, lettera m), della direttiva 2002/59/CE.

²⁴ Linee guida per la reportazione dei sinistri SSN v.2, appendice 7.

²⁵ Basato sulle risposte al questionario ricevute dall'EMSA nel corso della sua indagine.

²⁶ Quattro Stati membri, secondo i risultati dell'indagine dell'EMSA.

²⁷ Il documento dell'IMO FAL.5/Circ.39/Rev.1, del 7 ottobre, è disponibile al seguente indirizzo:

<http://www.imo.org/en/OurWork/Facilitation/Electronic%20Business/Pages/default.aspx>

"FAL 39 concorda che i certificati elettronici vanno considerati equivalenti ai certificati tradizionali su carta, purché i certificati e il sito web usato per accedervi siano conformi alle linee guida approvate dall'Organizzazione e che istruzioni specifiche per la loro verifica siano disponibili a bordo la nave."

4.5 Sanzioni per l'inadempienza delle proprie navi (articolo 7)

Ai fini dell'applicazione dei requisiti di cui all'articolo 4 della direttiva da parte dello Stato di bandiera, l'articolo 7 prescrive l'istituzione di un sistema di sanzioni per i casi di violazione delle disposizioni nazionali di attuazione della direttiva. Le sanzioni nazionali istituite ai sensi di tale disposizione devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive. In base all'esame delle misure nazionali di recepimento comunicate alla Commissione e alle risposte degli Stati membri all'indagine dell'EMSA, l'interpretazione di tale requisito ai sensi della direttiva varia tra gli Stati membri, in particolare per quanto riguarda gli importi corrispondenti delle sanzioni finanziarie. Non sono stati segnalati casi di imposizione di sanzioni per inadempienza alla direttiva delle navi battenti bandiera di uno Stato membro ai sensi di tale disposizione²⁸.

5. DATI RELATIVI ALL'APPLICAZIONE

L'applicazione degli obblighi imposti dalla direttiva agli armatori è di competenza degli Stati membri. La presente sezione sintetizza le informazioni raccolte mediante le risposte degli Stati membri all'indagine condotta dall'EMSA e il controllo incrociato con i dati disponibili tramite THETIS.

5.1 Applicazione da parte dello Stato di bandiera dell'UE

Le relazioni degli Stati membri in THETIS relative all'esito delle ispezioni di controllo dello Stato di approdo a bordo di navi battenti bandiera di un altro Stato membro UE indicano che, per quanto riguarda le navi battenti bandiera di uno Stato dell'UE, sono stati individuati 13 casi di inadempienza relativi ai certificati di assicurazione tra luglio 2013 e fine settembre 2015²⁹. Confrontando il numero di questi casi con il numero totale di 45 casi di inadempienza relativi ai certificati di assicurazione per le navi registrate in THETIS nello stesso periodo, si può concludere che le navi battenti bandiera di uno Stato UE rappresentano circa un terzo (29%) dei casi totali di inadempienza.

Tuttavia si deve anche tenere conto del fatto che la percentuale delle navi inadempienti battenti una bandiera dell'UE rispetto al numero totale di ispezioni di tali navi da parte dello Stato di approdo è molto bassa, vale a dire lo 0,1%. Inoltre la percentuale di navi inadempienti battenti bandiera di uno Stato UE è inferiore rispetto a quella delle navi battenti bandiera di uno Stato non UE (rispettivamente lo 0,1% a fronte dello 0,15% per le navi non UE³⁰).

Benché, come indicato sopra, pochi casi di inadempienza da parte di navi battenti bandiera di uno Stato UE siano stati registrati in THETIS, nessuno Stato membro ha segnalato di aver imposto sanzioni ad una nave battente la sua bandiera per mancanza di un'adeguata copertura assicurativa a norma della direttiva.

²⁸ Cfr. [Punto 5.1](#).

²⁹ Cfr. allegato A.

³⁰ In totale: 13 331 ispezioni di navi battenti bandiera di uno Stato UE hanno permesso di rilevare 13 anomalie e 21 613 ispezioni di navi battenti bandiera di uno Stato non UE hanno permesso di rilevare 32 anomalie. Cfr. allegato C.

5.2 Controllo da parte dello Stato di approdo

A decorrere dal 1° gennaio 2012, gli Stati membri hanno effettuato un numero significativo di verifiche a norma dell'articolo 5 della direttiva, nel quadro delle ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo, come illustrato nell'allegato A della presente relazione³¹.

Tra il 1° luglio 2013, quando il modulo specializzato su THETIS (THETIS-I) è diventato operativo, e la fine di settembre 2015 sono state registrate in totale 34 944 ispezioni. Mediante i controlli da parte dello Stato di approdo sono stati individuati un totale di 45 casi di inadempienza alla direttiva, come illustrato nell'allegato B della presente relazione³². Rispetto al totale di 34 944 ispezioni, i 45 casi di inadempienza corrispondono a un tasso di conformità del 99,87%, che è piuttosto elevato³³.

In dettaglio, per anno, le rispettive percentuali di casi di inadempienza³⁴ in relazione al numero totale di ispezioni delle navi sono: 0,15% per il 2013, 0,09% per il 2014 e 0,16% per il 2015. Nella maggior parte dei casi³⁵ gli Stati membri hanno chiesto la rettifica delle anomalie prima della partenza e solo in 4 dei 45 casi (ossia il 9%) è stato emesso un ordine di fermo³⁶.

La maggioranza degli Stati membri ha recepito le disposizioni dell'articolo 5, paragrafo 2,³⁷ riguardanti la possibilità di emanare un ordine di espulsione per inadempienza alla direttiva. Secondo le informazioni THETIS, tra gli Stati membri che scelgono tale possibilità solo 1 Stato membro³⁸ ha emanato un ordine di espulsione (emanato nel 2013 e revocato nel 2015). Inoltre, un altro Stato membro³⁹ ha emanato due ordini di espulsione, debitamente notificati tramite SSN agli altri Stati membri e comunicati alla Commissione, ma non registrati in THETIS, in quanto emanati prima del luglio 2013, quando "THETIS-I" è divenuto operativo.

Alcuni Stati membri⁴⁰ hanno infine applicato sanzioni di natura finanziaria nei confronti di navi battenti bandiera di uno Stato non UE che sono entrate nei loro porti e sono state giudicate inadempienti alla direttiva.

³¹ Tra gennaio 2012 e settembre 2015 gli Stati membri UE hanno registrato in THETIS un totale di 58 768 ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo.

³² Registrati in THETIS da luglio 2013 a settembre 2015.

³³ Il tasso di inadempienza di tutte le navi che entrano nei porti degli Stati membri UE è dello 0,13%.

³⁴ Relativo alle registrazioni in THETIS da luglio 2013 a settembre 2015.

³⁵ N.B.: secondo i dati THETIS, le anomalie "rettificate" e "da rettificare" erano 33 su 45.

³⁶ Cfr. allegato B. N.B.: rispondendo all'indagine dell'EMSA, uno Stato membro ha segnalato un fermo che non è stato registrato in THETIS; pertanto non è stato incluso nella tabella che figura nell'allegato B.

³⁷ Tre Stati membri non hanno recepito questa disposizione e applicano solo il fermo nell'ambito dell'attuazione delle disposizioni pertinenti della direttiva mediante il controllo da parte dello Stato di approdo.

³⁸ Cfr. allegato B.

³⁹ Cfr. allegato B.

⁴⁰ 6 Stati membri hanno riferito l'applicazione di sanzioni finanziarie a navi battenti bandiera estera nell'indagine dell'EMSA.

6. CONCLUSIONI

La direttiva è in vigore da circa quattro anni e sembra funzionare bene nel perseguimento dei suoi obiettivi. In particolare, in base alle informazioni disponibili, le registrazioni sulla conformità indicano che la grande maggioranza delle navi battenti bandiera di uno Stato UE o che entrano nei porti dell'UE hanno un'assicurazione adeguata ai sensi della direttiva. Il sistema istituito dalla direttiva fornisce quindi garanzie ragionevoli che, se un incidente che coinvolge una nave comporta danni a un terzo e, di conseguenza, genera i crediti marittimi come definiti dalla LLMC 1996, le vittime saranno in grado di ottenere il risarcimento dall'armatore della nave e dal suo assicuratore, fino a concorrenza del limite di responsabilità pertinente.

Alcuni problemi di attuazione e applicazione degli obblighi imposti dalla direttiva, come illustrato nella presente relazione, potrebbero essere migliorati mediante un utilizzo più efficace degli attuali sistemi di scambio di informazioni operative in modo da realizzare un'applicazione più uniforme della direttiva, sia dal punto di vista dello Stato di bandiera che dello Stato di approdo.