



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Lussemburgo, 6 giugno 2008
(OR. en)**

**Fascicolo interistituzionale:
2005/0240 (COD)**

**5721/5/08
REV 5 ADD 1**

**MAR 12
ENV 35
CODEC 90**

MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

Oggetto: Posizione comune adottata dal Consiglio il 6 giugno 2008 in vista dell'adozione di una direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo e che modifica le direttive 1999/35/CE e 2002/59/CE

MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

I. Introduzione

Nel quadro della procedura di codecisione (art. 251 del trattato CE) il Consiglio ha raggiunto, in data 7 giugno 2007, un accordo politico sul progetto di direttiva che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo e che modifica le direttive 1999/35/CE e 2002/59/CE.¹ Dopo la messa a punto da parte del Gruppo dei Giuristi/Linguisti, il Consiglio ha adottato la propria posizione comune in data 6 giugno 2008.

Nell'adottare la propria posizione il Consiglio ha tenuto conto del parere formulato dal Parlamento europeo in prima lettura il 25 aprile 2007², nonché dei pareri del Comitato economico e sociale³ e del Comitato delle regioni⁴. Inoltre, nel corso dell'esame della proposta di direttiva, ha preso in considerazione lo studio di impatto effettuato dalla Commissione.

La proposta si prefigge di migliorare la sicurezza stabilendo precise norme a livello comunitario per le inchieste tecniche indipendenti da svolgere in seguito a sinistri e incidenti marittimi. L'obiettivo di tali inchieste tecniche non è stabilire responsabilità civili o penali, ma individuare le circostanze e ricercare le cause dei sinistri e degli incidenti marittimi per trarne ogni possibile insegnamento. La proposta è stata redatta nel rispetto delle norme del diritto marittimo internazionale e attenendosi alle definizioni e raccomandazioni del Codice IMO per le inchieste sui sinistri e sugli incidenti marittimi.

II. Analisi della posizione comune

Il Consiglio condivide l'obiettivo e la maggior parte dei principali elementi della proposta della Commissione che prevedono un adeguato meccanismo per assicurare un opportuno scambio di esperienze dopo il verificarsi di incidenti allo scopo di prevenire altri sinistri. L'approccio adottato dal Consiglio ha tuttavia richiesto alcune modifiche del testo, in particolare per garantire l'indipendenza e il potere discrezionale dell'organo inquirente.

¹ La Commissione ha trasmesso la sua proposta il 13 febbraio 2006.

² Doc. 8724/07 CODEC 389 MAR 28 ENV 206 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

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

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

Le seguenti questioni sono state ritenute particolarmente importanti nel corso dell'esame della proposta di direttiva da parte degli organi del Consiglio e sono rispecchiate nella posizione comune del Consiglio:

Il Consiglio ritiene che, coerentemente con la natura dell'atto giuridico, gli Stati membri e in particolare i rispettivi organi inquirenti debbano mantenere una certa flessibilità e discrezionalità nello svolgere le inchieste di sicurezza. Contrariamente alla proposta originale che prevedeva inchieste di sicurezza obbligatorie per i sinistri e gli incidenti marittimi gravi e molto gravi, il testo convenuto dal Consiglio limita l'obbligo delle inchieste di sicurezza ai sinistri o incidenti marittimi molto gravi e richiede all'organo inquirente, in tutti gli altri casi di sinistri o incidenti marittimi, di decidere se avviare o meno un'inchiesta di sicurezza, tenuto conto in particolare della gravità del sinistro o dell'incidente e dei possibili insegnamenti da trarne. Inoltre, secondo il Consiglio, non è necessario un riferimento esplicito alle richieste di soccorso come specifica categoria di incidenti che richiedono inchieste di sicurezza.

Inoltre, e seguendo l'esempio del settore ferroviario¹, il Consiglio ritiene opportuno sottolineare che, al fine di realizzare le inchieste di sicurezza in modo imparziale, l'organo inquirente è indipendente sul piano organizzativo, giuridico e decisionale da qualsiasi soggetto i cui interessi possano entrare in conflitto con il compito affidatogli. Ciò implica che ciascuno Stato membro, secondo la propria organizzazione amministrativa, istituisce l'organo inquirente come struttura pubblica dotata della maggiore autonomia possibile in termini di funzionamento interno. Tale struttura può essere collegata a un'entità più grande come un ministero o un'amministrazione, ma dovrà essere disciplinata da disposizioni che garantiscano la sua indipendenza, in particolare da altre autorità amministrative che potrebbero essere interessate a incidenti marittimi. Per motivi di proporzionalità gli Stati membri che non hanno né navi né imbarcazioni battenti la loro bandiera designeranno un punto di contatto indipendente per collaborare alle inchieste di sicurezza che incidono su un interesse rilevante dello Stato membro in questione.

¹ Articolo 21 della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (Direttiva sulla sicurezza delle ferrovie) (GU L 164 del 30.4.2004).

In linea con i requisiti stabiliti nel diritto comunitario per le inchieste di sicurezza nei settori ferroviario e del trasporto aereo, il Consiglio conviene con il Parlamento europeo che le inchieste di sicurezza debbano essere distinte dalle indagini penali o di altro tipo intese a determinare la responsabilità o attribuire colpe. Il testo della posizione comune stabilisce che le inchieste di cui alla presente direttiva hanno unicamente l'obiettivo di determinare le cause dei sinistri. Nel contempo, e conformemente al Codice IMO per le inchieste sui sinistri e sugli incidenti marittimi, esso stabilisce che l'organo inquirente non debba omettere di riferire integralmente in merito per il fatto che dai risultati si possono desumere colpe o responsabilità. Qualora il diritto nazionale non preveda una chiara separazione delle inchieste di sicurezza dalle indagini penali o da altre indagini amministrative, gli Stati membri devono assicurare, stabilendo lo status giuridico delle inchieste di sicurezza, che esse possano svolgersi nel modo più efficiente e rapido possibile e non siano indebitamente precluse o sospese a causa di altre indagini.

Per quanto riguarda l'ambito di applicazione della direttiva, il Consiglio include nella posizione comune le piccole navi da pesca di lunghezza superiore a 15 metri e non solo le navi di lunghezza superiore a 24 metri come nella proposta originale. Ciò è dovuto a motivi di coerenza con la posizione comune del Consiglio sul progetto di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione. Ai sensi di questo progetto di direttiva, tali navi devono essere dotate di AIS (sistema di identificazione automatica) per migliorare le possibilità di monitoraggio di tali navi e accrescere la loro sicurezza in caso di navigazione ravvicinata. Esse dovrebbero, pertanto, essere contemplate anche dalla direttiva in materia di inchieste sugli incidenti.

Riguardo alla metodologia d'indagine sui sinistri e gli incidenti marittimi, il Consiglio ritiene opportuno prevedere una maggiore flessibilità, stabilendo nel contempo le basi per uno scambio continuo di esperienze. Rispetto alla proposta originale; gli Stati membri hanno maggiore libertà d'azione nell'attuare i principi della metodologia comune che è elaborata con l'assistenza dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima e adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo. Nel contempo, in base all'esperienza acquisita nello svolgimento delle inchieste di sicurezza, la Commissione e gli Stati membri elaboreranno linee guida sulle procedure e sulle buone pratiche di cui avvalersi nell'attuazione della metodologia comune.

III. Emendamenti

Nell'adottare la posizione comune, il Consiglio ha tenuto conto delle opinioni espresse in prima lettura dal Parlamento europeo. I seguenti elementi del parere del PE sono riflessi nella posizione comune, alcuni parzialmente o in linea di principio: emendamenti 3, 9, 10, 11, 22 e 23.

Altri emendamenti non hanno tuttavia potuto essere accettati del Consiglio. Riguardo agli emendamenti 2 e 19, il Consiglio ritiene che la metodologia comune non debba riguardare i risultati delle inchieste di sicurezza ma piuttosto incentrarsi sugli aspetti procedurali. Gli emendamenti 5 e 8 non sono compatibili, secondo il Consiglio, con il suo approccio sul principio di differenziazione tra indagini penali e tecniche. Gli emendamenti 7 e 20 non hanno potuto essere accettati poiché il Consiglio ritiene che non sia opportuno specificare nella presente direttiva le competenze dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA). Gli emendamenti 12 e 13 limiterebbero i metodi operativi dell'organo inquirente o sono troppo normativi. Gli emendamenti 14 e 26 non hanno potuto essere accettati poiché il Consiglio annette grande importanza al principio di imparzialità dell'organo inquirente e ritiene che spetti a ciascuno Stato membro istituire tale organo secondo la propria struttura amministrativa. L'emendamento 16 non è compatibile con l'esigenza di rispettare il diritto nazionale.

Una serie di altri emendamenti (4, 6, 15, 17, 18 e 24) è stata respinta poiché gli emendamenti non erano del tutto chiari o non corrispondono all'approccio del Consiglio riguardo a un testo conciso.

IV. Conclusione

Il Consiglio ritiene che il testo della posizione comune sia adeguato ed equilibrato. Esso condivide l'obiettivo del Parlamento europeo di istituire un quadro che assicuri rapide inchieste di sicurezza per i sinistri e gli incidenti marittimi. La posizione comune include alcuni degli emendamenti adottati dal PE in prima lettura.

Il Consiglio ribadisce l'impegno ad avviare negoziati con il Parlamento europeo su questo testo per raggiungere un accordo al più presto.