



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 28.4.2011  
COM(2011) 232 definitivo

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

**Valutazione dell'attuazione e dell'impatto delle misure adottate in conformità alla  
direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio  
del traffico navale e d'informazione**

# RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

## Valutazione dell'attuazione e dell'impatto delle misure adottate in conformità alla direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione

### 1. INTRODUZIONE

Lo scopo della direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2002<sup>1</sup> è di istituire nell'Unione un sistema di monitoraggio del traffico navale e d'informazione ai fini di una migliore sicurezza ed efficienza di tale traffico, di una migliore risposta delle autorità in caso d'incidente o in presenza di situazioni potenzialmente pericolose in mare, comprese le operazioni di ricerca e di soccorso, e di un ausilio per migliorare la prevenzione e l'individuazione dell'inquinamento causato dalle navi.

A questo fine la direttiva prevede una serie di nuovi requisiti concernenti il monitoraggio del traffico navale e la gestione delle informazioni, tenendo conto delle norme internazionali relative ai sistemi di rapportazione navale, dei servizi di traffico navale e dei progressi compiuti dalla tecnologia nel settore dell'identificazione e del monitoraggio delle navi.

Al fine di promuovere l'istituzione di un sistema di informazione e monitoraggio del traffico navale a livello dell'UE, la direttiva prevede l'obbligo di introdurre un quadro di cooperazione tra gli Stati membri e la Commissione.

Per garantire la disponibilità di un luogo dove possano trovare rifugio le navi in pericolo, la direttiva prevede l'obbligo degli Stati membri di stabilire piani per l'accoglienza di tali navi.

La direttiva si applica, in generale, alle navi di stazza lorda pari o superiore a 300 tonnellate e ai bunker oltre le 5 000 tonnellate a bordo di navi. Rientrano nel campo di applicazione della direttiva tutte le navi che fanno scalo presso porti dell'Unione europea, le navi che entrano in zone dove vigono sistemi obbligatori di notifica adottati dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) e operati da Stati membri e le navi coinvolte in incidenti all'interno della regione di ricerca e salvataggio/zona economica esclusiva o equivalente di uno Stato membro.

L'efficacia della direttiva dipende dalle iniziative di attuazione e di applicazione degli Stati membri e della Commissione. In tale contesto, l'articolo 26, paragrafo 1, impone agli Stati membri l'obbligo di riferire alla Commissione entro il 5 febbraio 2007 in merito ai progressi compiuti nell'attuazione della direttiva e, in particolare, delle disposizioni previste agli articoli 9, 10, 18, 20, 22, 23 e 25, nonché in merito alla piena attuazione della direttiva entro il 31 dicembre 2009. L'articolo 26, paragrafo 2, prevede che la Commissione riferisca al Parlamento europeo e al Consiglio in merito all'attuazione della direttiva<sup>2</sup>, in particolare al

---

<sup>1</sup> GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10.

<sup>2</sup> Direttiva 2009/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, recante modifica della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico

fine di verificare se e in quale misura le disposizioni della direttiva contribuiscono a migliorare la sicurezza e l'efficacia dei trasporti marittimi e a prevenire l'inquinamento causato dalle navi. La Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio sulla base delle suddette relazioni degli Stati membri.

La presente relazione valuta l'attuazione della direttiva e l'impatto delle misure adottate.

## **2. METODO SEGUITO NELLA VALUTAZIONE**

L'attuazione della direttiva da parte degli Stati membri comporta aspetti giuridici e tecnici. L'aspetto giuridico consiste nel recepimento formale della direttiva e nell'applicazione della normativa nazionale che ne consegue. L'aspetto tecnico consiste nella costituzione e nella gestione della necessaria infrastruttura a terra per la ricezione e lo scambio delle informazioni.

Oltre alle iniziative prese dagli Stati membri, la direttiva ha trovato attuazione a livello dell'UE con l'istituzione di un sistema di informazione denominato SafeSeaNet. Tale sistema è stato sviluppato dalla Commissione in stretta cooperazione con gli Stati membri e l'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA)<sup>3</sup> nell'ambito del gruppo SafeSeaNet.

L'EMSA gestisce e monitora il funzionamento e la qualità delle informazioni del sistema centrale SafeSeaNet 24 ore al giorno. I problemi che richiedono un intervento immediato vengono comunicati subito agli Stati membri. Le questioni relative al flusso delle informazioni ("dataflow") in generale sono comunicate agli Stati membri attraverso relazioni trimestrali sulla qualità delle informazioni. Tali relazioni costituiscono strumenti utili per valutare l'attuazione tecnica della direttiva negli Stati membri in quanto offrono un quadro d'insieme del flusso delle informazioni provenienti dai sistemi nazionali verso il sistema centrale SafeSeaNet e dello scambio di informazioni attraverso SafeSeaNet.

A partire dal 2009 l'EMSA ha intrapreso un programma di ispezioni per conto della Commissione finalizzate a valutare l'attuazione della direttiva negli Stati membri. Mentre il programma di ispezioni continua, nel dicembre 2010 l'EMSA ha completato e comunicato alla Commissione otto ispezioni. Le relazioni di ispezione dell'EMSA contengono informazioni più dettagliate sugli aspetti amministrativi, procedurali e operativi delle misure di applicazione adottate negli Stati membri. Dato che i risultati delle ispezioni riguardano solo una parte degli Stati membri, nella presente relazione, per quanto riguarda tali constatazioni ci si atterrà solo a considerazioni generali.

Nella presente relazione la valutazione dell'attuazione della direttiva 2002/59/CE è basata sulle relazioni trasmesse dagli Stati membri in merito alla piena attuazione della stessa. Nel valutare l'effettivo scambio di informazioni tra gli Stati membri, ci si è avvalsi delle relazioni trimestrali dell'EMSA sulla qualità delle informazioni del sistema SafeSeaNet.

---

navale e d'informazione (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 101). Nella presente relazione si è tenuto conto di tali modifiche, ove necessario.

<sup>3</sup> Regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza marittima (GU L 208 del 5.8.2002, pag. 1) modificato.

### **3. ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA**

L'attuazione della direttiva e lo sviluppo tecnico del sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione è iniziato quasi dal nulla ed è stato quindi costruito passo dopo passo dall'adozione della direttiva nel 2002. Il recepimento della direttiva nella legislazione nazionale è stato il primo passo che gli Stati membri erano obbligati a compiere entro il 5 febbraio 2004.

Il secondo passo è stata la costruzione dell'impianto a terra per l'attuazione della direttiva entro il 2007 in modo che lo scambio di dati tra i sistemi nazionali potesse diventare operativo al più tardi dopo un anno, entro la fine del 2008.

Al fine di poter valutare le misure di attuazione in atto, gli Stati membri avevano l'obbligo di riferire alla Commissione sui progressi compiuti nell'attuazione della direttiva entro il 5 febbraio 2007.

Infine, gli Stati membri erano tenuti a riferire in merito alla piena attuazione della direttiva entro il 31 dicembre 2009.

#### **3.1. Recepimento nell'ordinamento nazionale**

La maggior parte degli Stati membri ha comunicato che il recepimento della direttiva nell'ordinamento nazionale era stato completato in tempo, entro il 5 febbraio 2004 o poche settimane più tardi. In alcuni di essi tuttavia si sono verificati dei ritardi e l'ultima notifica da parte di uno Stato membro è pervenuta solo nel dicembre 2005.

Sulla base delle notifiche degli Stati membri, la Commissione ha avviato alcuni procedimenti di infrazione per non conformità. Tutti i suddetti procedimenti sono stati chiusi nel frattempo, l'ultimo nel 2008.

#### **3.2. Relazioni in merito all'attuazione da parte degli Stati membri**

La Commissione ha predisposto un questionario per aiutare gli Stati membri che devono riferire in merito ai progressi compiuti nell'attuazione della direttiva e, in particolare, delle disposizioni previste agli articoli 9, 10, 18, 20, 22, 23 e 25. Lo scopo di queste relazioni sui progressi compiuti era di assicurarsi che gli Stati membri si fossero dotati, entro il 2007, di tutti gli impianti e le installazioni a terra necessari per l'attuazione della direttiva e che gli impianti per convogliare le informazioni e scambiarle tra i sistemi nazionali fossero in funzione entro un anno a decorrere da tale data.

La maggior parte degli Stati membri ha risposto in tempo al questionario. Si sono dovuti aprire alcuni procedimenti di infrazione, ma sono stati tutti chiusi successivamente, l'ultimo nel 2009.

Le relazioni sulla piena attuazione della direttiva sono state presentate in tempo da tre Stati membri, entro il 31 dicembre 2009. La maggior parte degli Stati membri ha avviato le proprie relazioni entro metà giugno del 2010. Le ultime relazioni sono pervenute nel settembre 2010.

Le relazioni trasmesse da alcuni Stati membri contengono solo informazioni generali e la Commissione ha dovuto scrivere a tali Stati membri chiedendo informazioni più precise.

### **3.3. La cooperazione nello sviluppo delle infrastrutture e delle norme tecniche**

La corretta attuazione della direttiva è possibile solo attraverso la raccolta e lo scambio efficienti dei dati elettronici tra gli Stati membri. Per raggiungere tale obiettivo, la direttiva impone agli Stati membri e alla Commissione di cooperare nello sviluppo di collegamenti telematici tra stazioni costiere per scambiare dati sui movimenti delle navi, gli scali effettuati e le merci.

Il processo di sviluppo e istituzione del sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione (SafeSeaNet) si è svolto all'interno del gruppo SafeSeaNet, composto da esperti degli Stati membri. Inizialmente tale gruppo era presieduto dalla Commissione. Dal 2004 la presidenza del gruppo è passata all'EMSA ed è stato sviluppato un insieme di documentazioni, specifiche tecniche e procedure operative allo scopo di istituire il sistema SafeSeaNet a livello dell'UE.

Il sistema SafeSeaNet è costituito dai sistemi nazionali e dal SafeSeaNet centrale operato dall'EMSA. Tutti questi sistemi sono stati costruiti e vengono gestiti in conformità alle specifiche tecniche e alle procedure concordate all'interno del gruppo SafeSeaNet.

Il lavoro svolto per lo sviluppo di SafeSeaNet e l'esperienza acquisita nella sua gestione sono stati presi in considerazione quando è stato preparato il Terzo pacchetto di misure per la sicurezza marittima. Nel quadro del suddetto Terzo pacchetto di misure per la sicurezza marittima la direttiva 2002/59/CE è stata modificata dalla direttiva 2009/17/CE, con la quale viene attribuito a SafeSeaNet un chiaro statuto giuridico e vengono fissati i requisiti tecnici generali per il sistema. Tale modifica contiene inoltre regole per la gestione, il funzionamento, lo sviluppo e la manutenzione di SafeSeaNet. La Commissione è responsabile della gestione, dello sviluppo e della sorveglianza del sistema SafeSeaNet a livello politico, in cooperazione con gli Stati membri. L'EMSA è responsabile dell'attuazione tecnica del sistema in cooperazione con gli Stati membri e la Commissione.

Per la gestione di SafeSeaNet, il 31 luglio 2009, con la decisione 2009/584/CE, la Commissione ha istituito il gruppo di esperti di alto livello per SafeSeaNet<sup>4</sup>. Il gruppo è composto da rappresentanti degli Stati membri e della Commissione, mentre l'EMSA ha lo status di osservatore permanente e partecipa attivamente ai lavori del gruppo.

## **4. QUESTIONI ESSENZIALI PER L'ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA**

Questioni essenziali per l'attuazione della direttiva sono il recepimento e l'applicazione degli obblighi di notifica delle navi, l'infrastruttura tecnica e amministrativa per ricevere queste notifiche e per monitorare il traffico navale con strumenti tecnici (come il sistema di identificazione automatica delle navi (AIS), l'istituzione e la gestione di SafeSeaNet e la capacità delle autorità di intervenire in caso di incidenti e inconvenienti.

### **4.1. Notifiche dalle navi**

Gli obblighi di notifica servono a identificare le navi che entrano nei porti all'interno dell'UE, a tracciare merci pericolose e inquinanti a bordo delle navi e a trasmettere informazioni immediate su incidenti, inconvenienti e altre situazioni pericolose in mare per le autorità di reazione e soccorso degli Stati membri.

---

<sup>4</sup> GUL 201 dell'1.8.2009, pag. 63.

### Notifica preventiva dell'ingresso in un porto

Una notifica preventiva dell'ingresso in un porto serve allo scopo di identificare la nave. Essa contiene informazioni generali sulla nave (nome, numero di identificazione, porto di destinazione, orario stimato di arrivo e partenza e numero di persone a bordo) e deve essere trasmessa all'autorità portuale dall'esercente, dall'agente o dal comandante di una nave diretta verso un porto di uno Stato membro, di norma, con almeno 24 ore di anticipo (articolo 4).

### Notifica di merci pericolose o inquinanti

L'esercente, l'agente o il comandante di una nave deve notificare all'autorità competente le merci pericolose o inquinanti (Hazmat) caricate o trasportate a bordo di una nave diretta verso un porto di uno Stato membro (articolo 13). Lo spedizioniere ha l'obbligo di comunicare al comandante o all'esercente della nave le informazioni con i dettagli tecnici sulle merci pericolose o inquinanti consegnate per il trasporto su una nave nell'UE prima che esse vengano caricate a bordo (articolo 12). Grazie alle suddette notifiche, le informazioni sulle merci pericolose a bordo delle navi figurano nel sistema a disposizione delle autorità di intervento e soccorso.

### Rapportazione di inconvenienti e incidenti in mare

L'obbligo dei comandanti delle navi di comunicare incidenti e inconvenienti (come collisioni, spostamento del carico, avarie nella macchina di governo, rischio di scarico di sostanze inquinanti in mare) permette di allertare tempestivamente le autorità di ricerca, salvataggio e intervento degli Stati membri costieri e di attivare immediatamente le misure di intervento e soccorso (articolo 17).

### Conclusioni sulle notifiche effettuate dalle navi

Tutti gli Stati membri hanno recepito l'obbligo di rapportazione nel proprio ordinamento. Si può affermare che la legislazione relativa agli obblighi di notifica è in vigore e serve agli scopi per cui è stata concepita.

Per quanto riguarda la rapportazione di incidenti in mare, dalla relazione sulla qualità delle informazioni di SafeSeaNet dell'EMSA emerge che gli Stati membri non comunicano tutti gli incidenti e che incontrano delle difficoltà nello stabilire quale tipo di relazione inviare. Sembrano inoltre esserci dei problemi tecnici nella rapportazione elettronica degli incidenti in quanto vengono ancora utilizzati altri strumenti non elettronici.

## **4.2. Monitoraggio dei movimenti delle navi e delle navi a rischio**

I principali strumenti per monitorare i movimenti delle navi sono gli impianti a terra per la ricezione e l'utilizzo delle informazioni ottenute attraverso il sistema di identificazione automatica (AIS) a bordo delle navi e i sistemi obbligatori di comunicazione delle navi nonché i servizi di assistenza al traffico marittimo (VTS) gestiti dagli Stati membri.

### Sistema di identificazione automatica (AIS)

I segnali radio inviati da un sistema AIS a bordo di una nave normalmente possono essere ricevuti entro una distanza di 60-80 km dall'emittente. Per questo motivo il sistema AIS è largamente utilizzato per monitorare le navi da stazioni a terra anche se in origine era stato reso obbligatorio come apparecchiatura di navigazione allo scopo di impedire le collisioni.

Gli Stati membri hanno l'obbligo di stabilire impianti a terra per ricevere e utilizzare le informazioni pervenute attraverso il sistema AIS (articolo 9). Questi impianti dovevano essere completati entro la fine del 2007 e i sistemi nazionali per convogliare e scambiare le informazioni dovevano essere in funzione un anno dopo tale data.

Tutti gli Stati membri costieri hanno comunicato l'attuazione di quanto dispone l'articolo 9.

#### Sistemi obbligatori di reportazione navale

I sistemi obbligatori di reportazione navale servono allo scopo di identificare, guidare e assistere le navi attraverso le informazioni. Gli Stati membri hanno l'obbligo di monitorare e assicurarsi che tutte le navi che entrano in un'area coperta da un sistema obbligatorio di reportazione navale (MRS) adottato dall'IMO e utilizzato da uno o più Stati membri, si conformino al sistema. Gli Stati membri e la Commissione hanno l'obbligo di collaborare per istituire, ove necessario, sistemi obbligatori di reportazione al fine di presentare una proposta all'IMO per adozione (articolo 5).

I sistemi obbligatori di reportazione, di cui all'articolo 5, sono attualmente utilizzati da 13 Stati membri costieri. Tutti questi Stati membri hanno comunicato l'attuazione di quanto dispone l'articolo 5. Sei Stati membri utilizzano il "Western European Tanker Reporting System" (WETREP), cioè un sistema obbligatorio di reportazione per navi cisterna che trasportano olio pesante, bitume e catrame, adottato dall'IMO nel dicembre 2004. Questi Stati membri hanno espresso dei dubbi sull'obbligo di scambiare informazioni WETREP attraverso SafeSeaNet con altri Stati membri e finora queste informazioni non sono disponibili in SafeSeaNet. Si sono svolte diverse riunioni con i suddetti Stati membri e la Commissione/EMSA e sembra che sarà presto possibile trovare una soluzione pratica che permetta lo scambio dei dati WETREP attraverso SafeSeaNet. La Commissione sta monitorando da vicino la situazione.

#### Informazioni su navi che presentano un rischio potenziale

Al fine di prevenire incidenti, un aspetto essenziale è la capacità di identificare e monitorare le navi che presentano un rischio e la possibilità delle pubbliche autorità di intervenire, ad esempio limitando i movimenti di tali navi. A questo fine, nella direttiva (articolo 16) vengono stabiliti i criteri da utilizzare per individuare navi che presentano un rischio potenziale per la navigazione. Le navi che sono rimaste coinvolte in un incidente in mare, le navi che hanno violato gli obblighi di notificazione o reportazione o che hanno violato le norme applicabili nell'ambito dei sistemi di rotte navali o dei VTS e le navi che hanno effettuato deliberatamente scarichi di idrocarburi o hanno compiuto altre violazioni della convenzione MARPOL sono considerate navi che presentano un rischio potenziale. Gli Stati membri hanno l'obbligo di trasmettere informazioni su tali navi alle pertinenti autorità degli Stati membri.

Tutti gli Stati membri costieri hanno comunicato di essersi conformati a tale obbligo.

### **4.3. Sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale, SafeSeaNet**

L'attuazione della direttiva ha portato allo sviluppo di SafeSeaNet, lo strumento unico a livello dell'UE per lo scambio di informazioni a norma della direttiva. Tale sistema costituisce un ottimo esempio di cooperazione tra la Commissione, gli Stati membri e l'EMSA.

Come ricordato sopra il sistema SafeSeaNet è composto da una rete di sistemi nazionali SafeSeaNet negli Stati membri e da un sistema SafeSeaNet centrale, ospitato dall'EMSA, che funge da punto nodale. Il sistema consente di ricevere, conservare, recuperare e scambiare informazioni ai fini della sicurezza portuale e marittima, della protezione dell'ambiente marino e dell'efficienza del traffico e del trasporto marittimi.

I servizi di supporto marittimo dell'EMSA svolgono un ruolo centrale nella sorveglianza e nel monitoraggio delle prestazioni e della qualità delle informazioni del sistema in cooperazione con le competenti autorità degli Stati membri.

SafeSeaNet trasmette le informazioni sulle singole navi e un'immagine generale o locale sul traffico marittimo nelle acque europee.

Le informazioni relative ad una nave comprendono il nome e il numero di identificazione, la posizione, la situazione (in viaggio/in porto), il tipo e le dimensioni, l'orario di partenza e di arrivo in porto, i particolari sul carico a rischio e i particolari degli incidenti nei quali la nave è stata coinvolta. Le informazioni sono immagazzinate nel sistema in modo da permettere successivamente di ricostruire tutti i movimenti della nave.

L'immagine del traffico marittimo SafeSeaNet (l'interfaccia grafica realizzata dall'EMSA) mostra la posizione in tempo reale di tutte le navi nelle acque dell'UE su un unico schermo. Utilizzando la funzione "zoom" del sistema è possibile ottenere l'immagine di un singolo porto o area marittima. È anche possibile mostrare solo certi tipi di navi, ad esempio navi cisterna o navi che trasportano merci pericolose. Utilizzando il numero IMO di una nave, è possibile ritracciare i movimenti di una singola nave nelle acque dell'UE.

#### **4.4. Intervento in caso di incidenti e inconvenienti in mare e luoghi di rifugio**

Quando si verificano inconvenienti o incidenti gli Stati membri hanno l'obbligo di adottare tutte le misure appropriate per garantire la sicurezza della navigazione e delle persone e la protezione dell'ambiente marino e costiero (articolo 19). Tali misure possono includere restrizioni ai movimenti della nave, una notifica ufficiale al comandante della nave di porre fine ad una minaccia alla sicurezza marittima o all'ambiente, la decisione di far salire a bordo della nave un gruppo di esperti incaricato di valutare la situazione e assistere o dare istruzioni al comandante per farla riparare in un luogo di rifugio.

Al fine di assistere le navi in pericolo gli Stati membri hanno l'obbligo (articolo 20) di stabilire dei piani per accogliere, nelle acque poste sotto la loro giurisdizione, le navi in pericolo e mettono tali piani a disposizione su richiesta.

L'incidente della petroliera PRESTIGE si è verificato nel novembre 2002, solo pochi mesi dopo l'entrata in vigore della direttiva. L'incidente era direttamente connesso alla questione dei "luoghi di rifugio" e ha condotto alle conclusioni del Consiglio<sup>5</sup> che esortavano gli Stati membri ad accelerare la preparazione dei piani per l'accoglienza di navi in pericolo nei luoghi di rifugio. A seguito di ciò, i piani sui luoghi di rifugio sono stati presentati alla Commissione entro il 1° luglio 2003 anziché il 5 febbraio 2004 come previsto dalla direttiva.

---

<sup>5</sup> Conclusioni del Consiglio trasporti, telecomunicazioni ed energia di Bruxelles, del 5-6 dicembre 2002, sull'identificazione dei luoghi di rifugio.



A nome della Commissione, l'EMSA ha effettuato una valutazione a tavolino dei piani nazionali. La Commissione, con l'appoggio dell'EMSA, ha effettuato visite negli Stati membri per valutare le procedure operative e raccogliere informazioni rilevanti omesse dai piani originali.

In seguito all'ampliamento dell'UE, nel 2005 e 2006 l'EMSA, per conto della Commissione, ha proceduto ad un aggiornamento delle informazioni relative alle misure operative e di attuazione.

Le conclusioni erano complessivamente positive e indicavano che gli Stati membri avevano correttamente recepito e attuato le disposizioni sui luoghi di rifugio. Sono state sollevate delle preoccupazioni, però, sulla rapidità e l'autonomia del processo decisionale, a causa della separazione delle responsabilità in alcuni Stati membri, dell'assenza di cooperazione formale in molti Stati costieri limitrofi all'UE e dei divari nei meccanismi di compensazione esistenti. Tali preoccupazioni sono state affrontate in occasione della revisione della direttiva, nel contesto del Terzo pacchetto di misure per la sicurezza marittima, introducendo i nuovi articoli 20, 20 *bis*, 20 *ter* e 20 *quater*.

Nell'aprile 2005 la Commissione ha presentato al Parlamento europeo e al Consiglio lo studio relativo a possibili misure da adottare a livello comunitario per facilitare il recupero e la compensazione dei costi e del pregiudizio subiti per l'accoglienza di navi in pericolo.

La conclusione principale dello studio è che le norme sulla responsabilità e la compensazione non dovrebbero scoraggiare l'accoglienza di navi in pericolo a causa dei notevoli rischi finanziari che essa comporta per lo Stato costiero. Il quadro giuridico esistente non è adeguato a questa norma.

La rapida ratifica delle attuali convenzioni IMO sulla responsabilità in materia di inquinamento, in particolare la Convenzione HNS, è stata additata come un metodo efficiente e coerente con l'attuale politica dell'UE.

La questione dei luoghi di rifugio sarà ulteriormente esaminata dalla Commissione nel contesto dell'attuazione delle nuove disposizioni della direttiva summenzionata e più in particolare dei piani nazionali per l'accoglienza di navi che necessitano di assistenza stabiliti dagli Stati membri. A norma del nuovo articolo 20 *quinquies* della direttiva, la Commissione riferisce al Parlamento e al Consiglio entro la fine del 2011, in merito alle misure esistenti negli Stati membri per la compensazione delle perdite economiche subite da un porto o da un organismo in conseguenza dell'accoglienza di una nave che necessita di assistenza.

## **5. CONCLUSIONI**

### **5.1. Risultato delle azioni di attuazione**

L'attuazione della direttiva e lo sviluppo del sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale sono iniziati nel 2002. Ciò ha richiesto una notevole dose di lavoro legislativo e tecnico nonché importanti risorse finanziarie a livello degli Stati membri e dell'UE. A seguito di questo lavoro, la direttiva è ora recepita negli ordinamenti nazionali e il sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione SafeSeaNet è pienamente stabilito e operativo.

Le relazioni degli Stati membri sulla piena attuazione della direttiva e le relazioni di ispezione dell'EMSA disponibili giustificano l'impressione generale che la direttiva venga sostanzialmente applicata. Le lacune e i rilievi di minore importanza sotto il profilo giuridico, tecnico e operativo che figurano nelle relazioni verranno affrontate dalla Commissione a tempo debito.

Il sistema SafeSeaNet attribuisce ai paesi partecipanti un rapido accesso a tutte le informazioni importanti sui movimenti delle navi nelle acque europee, sulle merci pericolose o inquinanti che trasportano, come olio combustibile o prodotti chimici e sulle navi che presentano un rischio potenziale per la sicurezza della navigazione o per l'ambiente. Tutti i 22 Stati membri costieri assieme alla Norvegia e all'Islanda, sono collegati attraverso i propri sistemi nazionali al sistema SafeSeaNet centrale.

In base alla relazione dell'EMSA sulla qualità delle informazioni permangono dei problemi tecnici nello scambio dei dati elettronici e continuano quindi ad essere utilizzati altri strumenti, come i fax, per l'invio di alcuni tipi di rapporti. Nel periodo gennaio-giugno 2010 dei 22 Stati membri costieri, 10 trasmettevano tutti i cinque tipi di rapporti richiesti (scalo in un porto, hazmat, posizione della nave (AIS), reportazione navale obbligatoria (MRS), notifiche e rapporti su incidenti) per via elettronica a SafeSeaNet. La maggioranza dei 12 Stati membri che non ha inviato tutti i rapporti, ha omesso di trasmettere i rapporti relativi ad incidenti.

Il funzionamento di SafeSeaNet viene esaminato sia nel gruppo di indirizzo di alto livello di SafeSeaNet che nel pertinente gruppo di esperti dell'EMSA allo scopo di risolvere le poche lacune che rimangono. Lo scambio elettronico di dati doveva essere completato entro il 30 novembre 2010, in linea con la data di recepimento della direttiva 2009/17/CE, che modifica la direttiva 2002/59/CE e la Commissione sta attualmente valutando la situazione con l'assistenza dell'EMSA.

## **5.2. Impatto sulla sicurezza marittima, l'efficienza del trasporto marittimo e la prevenzione dell'inquinamento**

Le informazioni in tempo reale sulle navi e il trasporto di merci pericolose nelle acque europee attraverso SafeSeaNet hanno migliorato le capacità decisionali, la cooperazione e la capacità di salvataggio e intervento delle autorità pertinenti degli Stati membri.

In diversi Stati membri i compiti attinenti all'attuazione della direttiva vengono svolti da diverse autorità. In genere le autorità competenti sono le amministrazioni marittime, le autorità portuali, la Guardia costiera e le autorità ambientali. Gli Stati membri riferiscono che l'attuazione della direttiva ha incrementato la cooperazione e lo scambio di informazioni tra queste autorità nazionali.

L'obbligo di notificare le informazioni agli altri Stati membri e di creare impianti a terra per ricevere le informazioni AIS ha portato a una maggiore cooperazione delle autorità a livello regionale, ad esempio nel quadro dei server regionali AIS.

Secondo la "EMSA Maritime Accident Review 2009", il numero di incidenti nelle acque dell'UE è diminuito notevolmente. Il numero di navi coinvolte in incidenti nelle acque dell'UE è stato di 626 nel 2009 rispetto a 726 nel 2007. Anche il numero di marinai che ha perso la vita è diminuito passando da 82 nel 2007 a 52 nel 2009. Negli ultimi 7 anni non si sono verificati sversamenti in mare di idrocarburi di rilievo.

### 5.3. Futuri sviluppi

L'attuazione del Terzo pacchetto di misure per la sicurezza marittima contribuirà a migliorare il monitoraggio del traffico navale nelle acque europee e lo scambio di informazioni e la cooperazione tra le autorità marittime. Il pacchetto incorpora le norme internazionali sull'uso del sistema di identificazione e tracciamento a lungo raggio delle navi (LRIT), nonché il Centro dati europeo LRIT nella legislazione dell'Unione europea e introduce l'uso di AIS sulle navi da pesca. Al tempo stesso gli sviluppi tecnici aprono nuove possibilità all'ulteriore sviluppo dei sistemi di monitoraggio. Lo scambio di informazioni a norma del Terzo pacchetto sulla sicurezza marittima, in particolare la direttiva 2009/17/CE e la direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, sui controlli dello Stato di approdo<sup>6</sup> avrà un impatto significativo su SafeSeaNet. L'ulteriore sviluppo di SafeSeaNet renderà lo scambio di informazioni più efficace e permetterà di arrivare ad attività di monitoraggio e di cooperazione tra le autorità ancora più approfondite. Un esempio concreto di questi sviluppi è il concetto "Blue Belt" e il connesso progetto pilota, appoggiato dal Consiglio dei ministri dei trasporti del dicembre 2010, che mira a facilitare la navigazione all'interno dell'UE riducendo al minimo le formalità amministrative. L'elemento cruciale di questo concetto è l'uso delle esistenti capacità di monitoraggio del trasporto marittimo, in particolare SafeSeaNet.

Nel quadro della politica del trasporto marittimo dell'UE l'iniziativa e-Maritime mira a utilizzare sistemi avanzati di informazione e comunicazione per sostenere le attività lavorative e commerciali nel settore marittimo. Essa sarà concentrata sulla promozione dell'interoperabilità dei sistemi utilizzati dalle autorità marittime, portuali e dall'industria. L'iniziativa e-Maritime svilupperà i sistemi esistenti dei quali il principale è SafeSeaNet.

L'iniziativa integrata di sorveglianza marittima nel quadro della politica marittima integrata mira a creare un ambiente comune per la condivisione delle informazioni interconnettendo le comunità degli utilizzatori, tra cui i militari. In questa iniziativa intersettoriale, SafeSeaNet svolgerà un ruolo essenziale fornendo informazioni dal settore del trasporto marittimo.

---

<sup>6</sup> GUL 131 del 28.5.2009, pag. 57.