



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 26.11.2008
COM(2008) 830 definitivo

2005/0238 (COD)

PARERE DELLA COMMISSIONE

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

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (rifusione)

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

PARERE DELLA COMMISSIONE

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

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (rifusione)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

1. INTRODUZIONE

L'articolo 251, paragrafo 2, terzo comma, lettera c), del trattato CE prevede che la Commissione formuli un parere sugli emendamenti proposti dal Parlamento europeo in seconda lettura. La Commissione espone in appresso il proprio parere sui 34 emendamenti proposti dal Parlamento.

2. ITER PROCEDURALE

Data di trasmissione della proposta al Parlamento europeo e al Consiglio	9.1.2006
Data del parere del Comitato economico e sociale europeo	13.9.2006
Data del parere del Comitato delle regioni	15.6.2006
Data del parere del Parlamento europeo in prima lettura	25.4.2007
Adozione della posizione comune (con astensione di Malta)	06.06.2008
Data del parere del Parlamento europeo in seconda lettura	24.09.2008

3. OBIETTIVO DELLA PROPOSTA

La proposta di rifusione della direttiva 95/21/CE sul controllo da parte dello Stato di approdo fa parte di una serie di misure volte a rafforzare e completare la normativa comunitaria in materia di sicurezza marittima.

Essa persegue un duplice obiettivo: in primo luogo, procedere a un consolidamento della direttiva in un testo unico, conferendo in tal modo a tale testo una maggiore coerenza e leggibilità.

In secondo luogo, avviare una riforma approfondita del sistema in vigore, sostituendo la soglia quantitativa del 25% di navi ispezionate da ciascuno Stato membro con un obiettivo collettivo consistente nell'ispezionare tutte le navi che fanno scalo nell'UE, con controlli più numerosi sulle navi che presentano un profilo di rischio elevato. Le navi più pericolose saranno dunque ispezionate ogni sei mesi, mentre le navi di qualità saranno soggette a ispezioni meno frequenti.

La proposta di rifusione della direttiva sul controllo da parte dello Stato di approdo tiene debitamente conto delle conclusioni della commissione temporanea MARE istituita dal Parlamento europeo dopo l'incidente del Prestige. Essa prevede in particolare di inasprire il regime della messa al bando estendendolo a tutte le categorie di navi, fissando la durata minima del bando e introducendo la possibilità di bandire in via definitiva le navi che hanno già subito due provvedimenti di questo tipo e che vengono nuovamente sottoposte a fermo. La Commissione propone inoltre di pubblicare la lista nera delle compagnie di navigazione le cui prestazioni non sono soddisfacenti.

Infine, per quanto riguarda gli aspetti tecnici, la proposta si basa sui lavori svolti dagli esperti nell'ambito del memorandum di Parigi in materia di controllo da parte dello Stato di approdo.

4. PARERE DELLA COMMISSIONE SUGLI EMENDAMENTI ADOTTATI DAL PARLAMENTO EUROPEO

4.1. Emendamenti accolti dalla Commissione

4.1.1. Emendamenti accolti integralmente

La Commissione può accettare gli emendamenti 1, 3, 5, 6, 7, 12, 14, 16, 26, 30, 32, 36, 38, 39, 40, 42, 44, 45 e 51.

4.1.2. Emendamenti accolti in parte

Gli obiettivi generali dell'emendamento 15, che precisa il campo di applicazione della direttiva con riguardo agli ancoraggi, possono avere il sostegno della Commissione. Alcuni elementi non possono tuttavia essere accettati tal quali, in particolare le disposizioni concernenti le modalità di deroga alla direttiva applicabili agli Stati privi di porti marittimi, che non possono essere lasciate alla procedura di comitato ma devono essere fissate nel dispositivo, poiché si tratta di elementi essenziali dell'atto.

Sulla questione della flessibilità concessa agli Stati membri con riguardo ai loro obblighi di ispezione, gli emendamenti 19, 22 e 24 comportano precisazioni utili che la Commissione è in grado di accettare. Tuttavia, l'assenza totale di flessibilità nel funzionamento del sistema di ispezione è inaccettabile. Una certa dose di flessibilità è in effetti indispensabile per tener conto delle realtà operative e per garantire un'equa ripartizione fra gli Stati membri delle ispezioni da effettuare al fine di raggiungere l'obiettivo collettivo del 100% di ispezioni.

Per quanto concerne il rifiuto di accesso nei porti degli Stati membri, l'emendamento 31 applica le norme di messa al bando in maniera indifferenziata alle navi battenti la bandiera di uno Stato che figura sulla lista nera o sulla lista grigia del memorandum di Parigi, allineandosi su questo punto alla proposta iniziale della Commissione. Tuttavia, la Commissione ha accettato la posizione comune del Consiglio che prevede un regime meno sfavorevole per le navi che figurano sulla lista grigia.

L'emendamento 28, che prevede il ricorso alla procedura di comitato per definire taluni criteri del profilo di rischio delle navi, può essere accettato, salvo per alcuni elementi che risultano già coperti da tale procedura.

Gli emendamenti 25 e 50, volti ad obbligare le navi soggette a ispezione estesa a notificare il proprio arrivo in porto, sono accettabili, ad eccezione del requisito eccessivo e inutile di comunicare informazioni su tutti i porti precedentemente visitati dalla nave. L'emendamento 4 sopprime un considerando introdotto dal Consiglio in merito alla trasmissione di informazioni, da parte delle autorità portuali agli ispettori preposti al controllo dallo Stato di approdo, su riserva della loro capacità di disporre di risorse sufficienti. Si può appoggiare la soppressione di questa riserva, mantenendo tuttavia il resto del considerando.

L'emendamento 33, accettabile in linea di principio, chiede alle autorità competenti di effettuare una valutazione iniziale degli esposti ricevuti. Tuttavia, il requisito aggiuntivo che l'esposto sia motivato e specifico costituisce una limitazione eccessiva al diritto di presentare esposti.

Gli obiettivi dell'emendamento 43, relativo alla valutazione dell'applicazione della direttiva da parte della Commissione, possono essere sostenuti. Tuttavia, il termine di 18 mesi concesso alla Commissione per valutare tale applicazione è manifestamente insufficiente. Di fatto, il lavoro consisterà essenzialmente in un esame approfondito dell'impatto dei meccanismi previsti sull'obiettivo collettivo di ispezionare tutte le navi che fanno scalo nei porti della Comunità. I dati di ispezione dovranno essere raccolti e analizzati su un arco di tempo rappresentativo. Un termine minimo di 36 mesi è necessario per portare a termine questa valutazione.

Gli emendamenti 2 e 17 riprendono elementi della proposta di direttiva sulla responsabilità civile degli armatori, parte integrante del terzo pacchetto sulla sicurezza marittima, che non è ancora stata oggetto di un accordo in sede di Consiglio. Tali elementi possono essere accettati dalla Commissione. Gli emendamenti contengono tuttavia anche alcuni elementi nuovi, volti ad ottenere un indennizzo per tutti i danni provocati in nome del principio "Chi inquina paga"; tali elementi non possono essere accolti in questa forma. La Commissione prende inoltre atto dell'accordo politico raggiunto nell'ambito del Consiglio del 9 ottobre 2008 in merito alla proposta di direttiva relativa alle garanzie finanziarie degli armatori per i crediti marittimi.

4.1.3. Emendamenti accolti in linea di principio o con riserva di riformulazione

Le definizioni di "esposto" (emendamento 11) e di "banca dati sulle ispezioni" (emendamento 13) possono essere accettate a condizione di migliorarne la formulazione.

Gli emendamenti 27 e 49, che descrivono gli elementi del profilo di rischio e il campo di applicazione delle ispezioni estese, sono accettabili ma dovrebbero essere riformulati (il termine "shall" deve essere sostituito da "are": non si tratta di obblighi ma di una semplice descrizione fattuale).

L'emendamento 34, che esige dagli ispettori che informino le autorità portuali in caso di fermo, è accettabile in linea di principio ma dovrebbe essere riformulato per iscriversi in un quadro di cooperazione più globale fra autorità di controllo dello Stato di approdo e autorità portuali.

La Commissione appoggia l'obiettivo dell'emendamento 35, che promuove la cooperazione fra Stati membri in materia di ricorsi contro decisioni di fermo o di rifiuto di accesso, ma ritiene che sarebbe sufficiente menzionarlo nel quadro di un considerando.

L'emendamento 41, riguardante la trasmissione alla banca dati sulle ispezioni delle informazioni relative all'arrivo e alla partenza delle navi è accettabile, ma il termine previsto per questa trasmissione appare eccessivamente breve.

4.2. Emendamenti respinti dalla Commissione

Emendamento 8: la Commissione ha accettato la posizione comune, che preferisce il concetto di "sistema" di ispezioni a quello di "regime".

L'emendamento 9, che introduce una definizione di "porto", non è accettabile: tale definizione non è utile e risulta inoltre inadeguata poiché include anche la parte terrestre del porto.

Gli emendamenti 10 e 23 eliminano la flessibilità concessa agli Stati membri per non effettuare ispezioni notturne. La Commissione non appoggia questa soppressione. Tale flessibilità è di fatto necessaria, tenuto conto dei problemi di fattibilità e di sicurezza del personale nel corso delle ispezioni notturne.

L'emendamento 18, che integra tutti gli scali delle navi in ancoraggi nella base di calcolo del numero di ispezioni da effettuare da parte di ciascuno Stato membro, non è accettabile poiché condurrebbe ad imporre agli Stati membri un onere eccessivo di ispezioni obbligatorie.

Gli emendamenti 20 e 21, che sopprimono i meccanismi di compensazione introdotti nella posizione comune per riequilibrare il volume delle ispezioni fra gli Stati membri, non sono accettabili perché rafforzerebbero gli squilibri esistenti nell'ambito della Comunità. Senza un tale meccanismo, alcuni Stati membri si vedrebbero imposto un onere di ispezioni molto gravoso, mentre altri, date le caratteristiche del traffico, avrebbero difficoltà a raggiungere la loro quota di ispezioni.

L'emendamento 37 obbliga le navi che non possono correggere le proprie carenze nel porto in cui è avvenuta l'ispezione a recarsi direttamente, ossia effettuare scali, al cantiere navale più vicino. Tale requisito è eccessivo e pone potenzialmente problemi di sicurezza, ad esempio nel caso in cui uno scalo intermedio sarebbe indispensabile per scaricare un carico pericoloso presente a bordo.

L'emendamento 46 rende possibile l'ispezione di navi con un profilo di rischio modesto a partire da 30 mesi anziché 36. Tale emendamento si allontana dall'obiettivo perseguito dalla Commissione, ossia ricompensare le navi di qualità riducendo l'onere delle ispezioni sulle navi a rischio modesto.

La Commissione non accoglie gli emendamenti 47 e 48, che prevedono di rendere obbligatoria l'ispezione delle navi che non hanno notificato il proprio arrivo in porto e di quelle che non hanno corretto tutte le proprie carenze. Tali emendamenti provocherebbero un aumento considerevole e difficilmente gestibile del numero di ispezioni obbligatorie a carico delle autorità competenti.

5. CONCLUSIONI

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